autopista

conduciendo tu pasión desde 1961

170 NOVEDADES + CALENDARIO 2024

PEUGEOT
E-3008

ALPINE
A290

ALFA ROMEO
33 STRADALE

RENAULT
SCENIC

MOBILIZE
DUO

HYUNDAI
IONIQ 5N

OPEL
CROSSLAND

DS
SPORT LOUNGE

VOLVO
EX30

NEW CARS 2024

SUPERPRUEBAS

- OPEL ASTRA ELECTRIC
- BMW i4 eDRIVE 35 GRAN COUPÉ

Nº 3.213 / 3,95€
ENERO 2024

8 414520 000013 03213

lanzarotecaliente.com

ATRACCIÓN EN LA CIUDAD

RANGE ROVER
EVOQUE

Gama Range Rover Evoque 23.5 MY: consumo combinado WLTP 1,4-8,1 l/100 km, emisiones combinadas de CO_2 WLTP 31-185 g/km.
Estas cifras son el resultado de las pruebas oficiales del fabricante realizadas con una batería completamente cargada de acuerdo con la legislación de la UE. Solo para fines comparativos. Las cifras en condiciones reales pueden variar. Las emisiones de CO_2, el consumo de combustible, el consumo de energía y los valores de autonomía pueden variar en función de algunos factores, como el estilo de conducción, las condiciones ambientales, la carga, las llantas elegidas, los accesorios instalados, la ruta actual y el estado de la batería. Las cifras de autonomía se basan en un vehículo estándar en una ruta normalizada. Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información: www.landrover.es

autopista

AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador: www.caroftheyear.org

Autopista (España)
Firmenauto (Alemania)
Auto (Italia)
Autovisie (Holanda)
Automobil Revue (Suiza)
Autocar (GB)
Vi bilägare (Suecia)
Auto Trends (Bélgica)
L' Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara (jieguiara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Redacción: Raúl Roncero (rroncero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto, Alicia Fernández (afernandez@slib.es) Jefa de Información y Reportajes, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).
Departamento de Arte: Ramón Cánovas.
Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)
Tecnología Editorial: Tomás García (Director) y Alberto Vicente.
Publicidad: Raúl Moreno.
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
SEDE. Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h. Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - **Tfno.:** 918 30 45 91
Depósito legal: M-13509-1961
AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.
PRECIO: 3,95 euros, IVA incluido. Canarias: 4,10 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 3,95 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es

EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
FIPP
ARI

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
PEFC/14-38-00296
www.pefc.es

JUAN IGNACIO EGUIARA
[DIRECTOR]
jieguiara@slib.es

Ser visionario

Si hay una industria que tiene bien organizado su plan de diseño, desarrollo y lanzamiento de sus futuros modelos esa es la del automóvil. Para todo en la vida hay que tener una planificación, a no ser que seas un hippy que vivas de aire y te puedas permitir el lujo de no necesitar ninguna programación. El resto de los mortales necesitamos una agenda y ajustarnos a unos horarios. Pues en la automoción se requiere de una planificación a largo plazo que a veces me deja con la boca abierta. Porque cuando hablas con esos gurús que deciden en cada marca lo que van a lanzar a diez años vista, pues te das cuenta de lo difícil que es. Hay que saber interpretar estudios que te dicen lo que vamos a necesitar dentro de dos lustros. O lo que es peor, que tipo de coches y diseños nos van a gustar entonces.

La verdad que es una tarea difícil. Más bien una misión de visionarios que necesitan acertar porque hay miles de millones de euros en juego. Y en esta época que nos ha tocado vivir pues creo que ha sido todavía más complicado. De la noche a la mañana les dijeron que había que hacer coches eléctricos y todos los planes se vinieron abajo y hubo que hacer otros nuevos. Y en eso estamos. En pleno proceso de transformación de la industria del automóvil y en la manera de planificar los lanzamientos de futuros modelos. Evidentemente todo va dirigido hacia los eléctricos, pero tampoco se pueden olvidar los de combustión ya que en el resto del mundo que no es Europa se seguirá consumiendo este tipo de coches.

Pues bien, en este número de Autopista presentamos todas las novedades que llegarán a lo largo del 2024. Más de 170 coches que nos animarán el mercado y nuestras carreteras. Y cuando veamos alguno de estos lanzamientos podemos pensar como ha sido su desarrollo. Cómo un grupo de directivos dieron luz verde a un proyecto donde otro grupo de diseñadores e ingenieros pusieron sobre un plano el coche que se fabricaría cinco años después.

Yo en particular, aunque soy Ingeniero Industrial de estudios académicos, siento debilidad por los diseñadores. Hablo mucho con ellos y me encanta cuando me explican sus dibujos. Cuando me desvelan sus secretos y las decisiones que toman para solucionar diferentes detalles. Y desde que lo hago, cada vez que veo uno de esos coches por la calle, me acuerdo de ellos, de los diseñadores. Y siempre pienso que ese detalle, que el estilista me confió su secreto, no es algo gratuito. Que está todo pensado y es fruto de mucho trabajo.

Por eso, a lo largo de este 2024, cada vez que veas por la calle alguna de estas 170 novedades que os presentamos, podréis pensar que son fruto de ideas e ilusiones que tuvieron un grupo de personas hace más de cinco años. Auténticos visionarios.

Cada vez que veo unos de esos coches por la calle, me acuerdo de ellos, de los diseñadores. Y siempre pienso que ese detalle, que el estilista me confió su secreto, no es algo gratuito. Que está todo pensado y es fruto de mucho trabajo

SUMARIO

17 ESPECIAL NOVEDADES 2024

86 OPEL ASTRA ELECTRIC

96
BMW I4 EDRIVE 35 GRAN COUPÉ

ACTUALIDAD

08 Car of the Year: finalistas
10 Alpine: La piste bleue
17 Novedades
84 Calendario 2024

COCHES

12 Volvo EX30
18 Alfa Romeo
24 Alpine
26 Dacia
28 Mobilize
30 Cupra
36 DS
42 Hyundai
50 Jeep
52 Opel
58 Peugeot
66 Polestar
68 Renault
86 Opel Astra Electrico
96 BMW i4 eDrive 35 Gran Coupe

Zona de consulta

Todos los datos técnicos y precios de los coches con etiqueta C

PÁG. 108

08
YA TENEMOS LOS 7 FINALISTAS

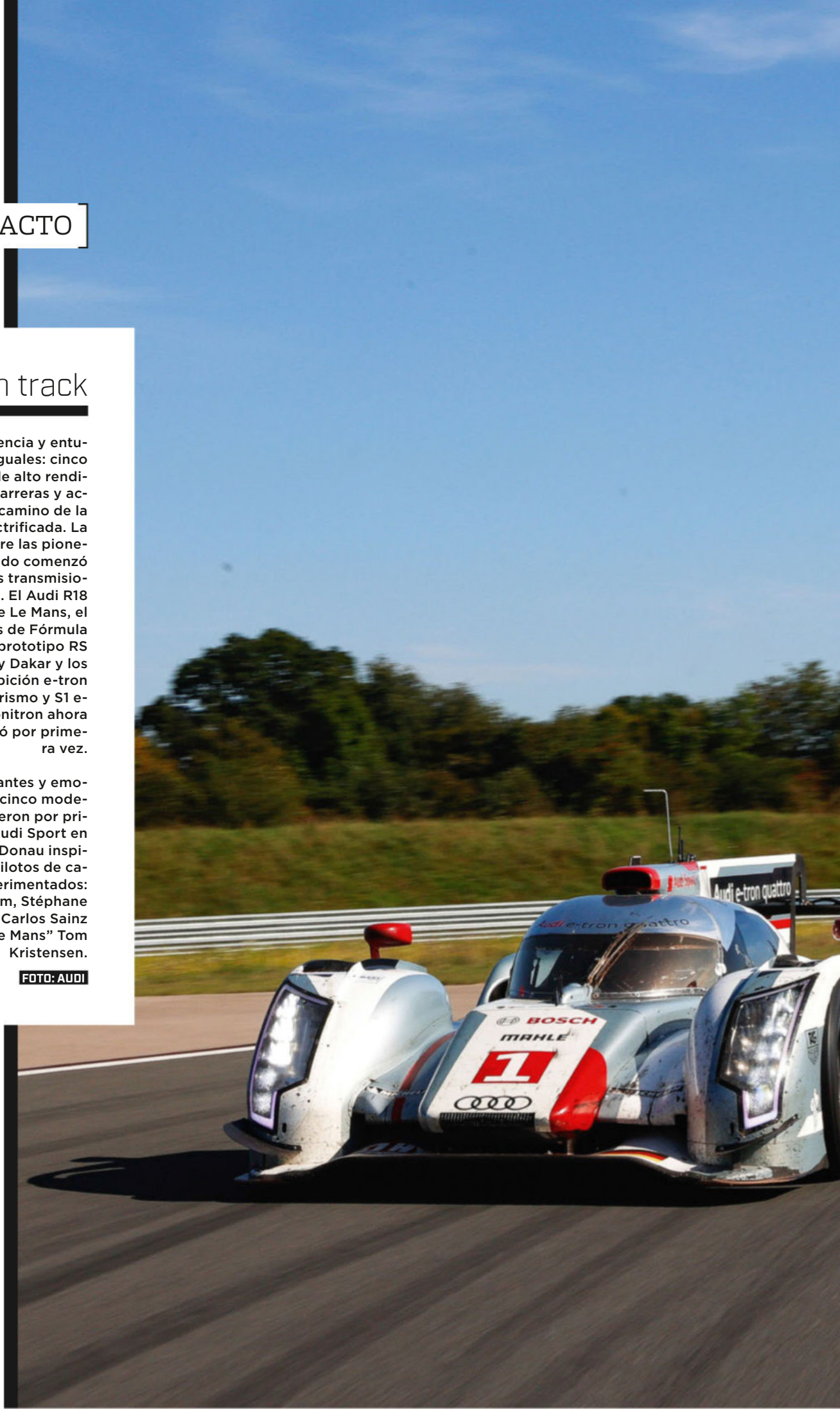
84
CALENDARIO NOVEDADES 2024

e-tron on track

Representan eficiencia y entusiasmo a partes iguales: cinco modelos Audi de alto rendimiento para carreras y acción encarnan el camino de la conducción electrificada. La marca estuvo entre las pioneras en 2012 cuando comenzó a electrificar sus transmisiones en las carreras. El Audi R18 e-tron quattro de Le Mans, el coche de carreras de Fórmula E e-tron FE07, el prototipo RS Q e-tron del Rally Dakar y los dos autos de exhibición e-tron Vision Gran Turismo y S1 e-tron quattro Hoonitron ahora tienen se reunió por primera vez.

Eléctricos, trepidantes y emocionantes: los cinco modelos que se reunieron por primera vez en Audi Sport en Neuburg an der Donau inspiran incluso a los pilotos de carreras más experimentados: Mattias Ekström, Stéphane Peterhansel y Carlos Sainz junto a "Mister Le Mans" Tom Kristensen.

FOTO: AUDI



MISTER LE MANS
El nueve veces ganador de Le Mans, Tom Kristensen, se reunió con los tres actuales pilotos de Audi del programa Dakar para comprobar los avances realizados.

FINALISTAS CAR OF THE YEAR

LOS 7 COCHES QUE ASPIRAN AL TÍTULO MÁS PRESTIGIOSO

La edición número 61 del Car of the Year ya cuenta con los 7 modelos que aspiran al título más prestigioso del mundo de la automoción. El vencedor correspondiente al año 2024 se decidirá a finales de febrero.

El jurado formado por 59 periodistas que representan a 22 países han elegido ya a los siete nominados que aspiran al Título de Car of the Year 2024. Por orden alfabético estos son los seleccionados de una lista inicial de 28 modelos: BMW Serie 5 / BYD Seal / Kia EV9 / Peugeot E-3008-3008 / Renault Scenic / Toyota C-HR / Volvo EX30.

Es evidente que la electrificación se ha impuesto en todas las propuestas. Cada uno de los miembros del jurado han elegido a sus siete favoritos y la suma de votos ha dado lugar a los siete coches que entran a la última ronda antes de la votación final que se producirá a finales de febrero después de más pruebas de conducción. El ganador será anunciado en una ceremonia en el Salón del Automóvil de Ginebra el lunes 26 de febrero y tomará el relevo del actual ganador del año 2023, el Jeep Avenger.

BMW SERIE 5

BYD SEAL

KIA EV9

PEUGEOT E-3008/3008

RENAULT SCENIC

TOYOTA C-HR

VOLVO EX30

VW, A LA PELEA POR EL MERCADO CHINO

CUATRO COCHES ENTRE 18.000 Y 22.000 € ESTIMADOS

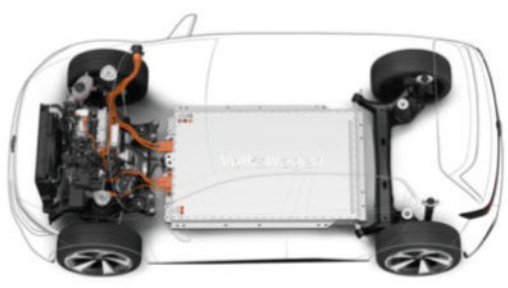
Aunque altamente rentable en China hasta el momento con sus versiones de combustión, VW se ha planteado resurgir en el mercado oriental con una estrategia de electrificación con la que poder competir con fabricantes locales. Una nueva arquitectura derivada de la MEB y cuatro modelos que deberían tener un precio de alrededor de 20.000 euros en aquel mercado son los cimentos que está actualmente consolidando VW para arrancar en 2026. Así lo ha confirmado Ralf Brandstätter, miembro de la junta directiva del grupo a diferentes medios.

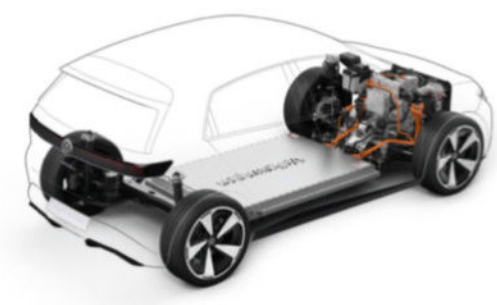
"Volkswagen China Technology Company" (VCTC), con sede en Hefei, al este de China, sería la responsable del desarrollo de la nueva plataforma eléctrica basada en MEB y que se denomina "A Main Platform". La filial se fundó en primavera de 2023 bajo el nombre de 100%TechCo y tiene como principal objetivo garantizar que los futuros modelos que utilicen este kit modular esté específicamente adaptados a las características del mercado y cliente al que van principalmente dirigidos los cuatro nuevos coches. El objetivo es reducir los tempos de fabricación en un tercio en comparación con sus modelos homólogos destinados al mercado occidental y sobre todo, que también los costes de producción sean un tercio más bajos. El grupo está invirtiendo alrededor de mil millones de euros en su mayor centro de investigación y desarrollo fuera de Alemania.

A partir de ella lanzarían los cuatro modelos destinados por tanto al mercado chino. Pertenecerán a la familia de compactos pequeños y medios, es decir, modelos entre un Polo y un Golf que deberían costar aproximadamente entre 18.000 y 22.000 euros para ser competitivos. Es precisamente en este segmento donde en los próximos años se espera el verdadero revulsivo hacia el coche totalmente eléctrico en todos los mercados en general, pero especialmente, en el mercado chino. La nueva plataforma sólo estará destinada a ese propósito, al menos inicialmente, pero si la operación resulta competitiva, podrían venderse en otras regiones aunque es poco probable que lleguen a Europa, donde el corazón de la futura gama de coches pequeños estará basado en las MEB Entry (futuro ID.2) y en MEB+ (resto de modelos), de momento, como tecnología puente hacia la SSP (Scalable Systems Platform) prevista inicialmente para 2026 y cuya introducción se ha retrasado debido a diferentes problemas técnicos.

El 95 por ciento de los componentes de esta nueva gama serían de producción local, incluyendo la batería. Actualmente, VW está desarrollando con su socio Gotion una celda unitaria con química de celdas de fosfato de hierro y litio (LFP). Y es que, sólo con alto índice de localización se pueden reducir los costes en la proporción necesaria para ser competitivos en este mercado.

El anuncio de la nueva plataforma es otro paso decisivo dado por Volkswagen en China en apenas unos meses. En el verano de 2023, el grupo anunció que las marcas VW (con Xpeng) y Audi (con SAIC) cooperarían más estrechamente con los fabricantes nacionales en el desarrollo de coches eléctricos para el mercado local. Los cuatro nuevos vehículos eléctricos serán producidos, por tanto, por empresas conjuntas que operan desde hace varios años con los socios chinos SAIC y FAW.





A MAIN PLATFORM
95% de componentes locales y un tercio menos de tiempo de fabricación y costes para ofrecer una alternativa, en precio y características, adaptada al mercado chino.

LA PISTE BLEUE

EXPERIENCIA ALPINE

Aunque Alpine es una marca con tradición y un nombre cautivador para el aficionado al automóvil, ha tenido que volver a forjarse un hueco entre el mercado de deportivos. Y la mejor manera de fidelizar a sus nuevos clientes son estas experiencias de conducción como La Piste Bleue, un encuentro entre los propietarios y futuros clientes de la marca francesa. Se centra en un circuito y le acaba de tocar en España al del Jarama concentrando alrededor de unas 200 personas con diferentes actividades alrededor del A110, sin descuidar el futuro de la marca que será 100% eléctrica en 2026. El primero será el A290 de los siete próximo Alpine eléctricos que llegarán de aquí hasta 2030.

Además de rodar en el circuito, los asistentes disfrutaron de una atención personalizada por parte de pilotos profesionales que les han asesorado sobre su conducción y el mantenimiento del vehículo. Para que la experiencia fuese aún más especial, Alpine ha puesto a su disposición múltiples actividades como simuladores, ejercicios de reflejos y un reto "pit stop", que consistía en cambiar la rueda de un vehículo en el menor tiempo posible.

El colofón a la jornada ha sido unas vueltas de copilotaje con el A110 R y la unidad de Alpine A110 R-GT con la que disputa actualmente la Copa de España de Rallyes de Asfalto CERA – Recalvi.

TOYOTA LAND HOPPER

LA NUEVA MOVILIDAD ELÉCTRICA

La electrificación está creando nuevas posibilidades de movilidad. Toyota es una de las marcas más prolíficas y acaba de presentar el Land Hopper, un triciclo plegable que puede plegarse y meter en el maletero. Se puede llevar sin carné de conducir (a partir de 16 años). Expande las posibilidades en los viajes y proporciona independencia. Gracias a su tamaño compacto y a la baja altura del asiento, resulta más fácil apoyarse en el suelo y montar y desmontar. Maniobrabilidad excepcional y mecanismo de inclinación único, por el que las ruedas delanteras, conectadas mecánicamente, se pueden mover arriba y abajo, lo que da lugar a una marcha intuitiva, no comparable con ningún automóvil o bicicleta.

LALIGA
BUSINESS SCHOOL

CURSO
EL MAKING OF DEL EVENTO DEPORTIVO

Organizado por:

LALIGA SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.

MODELO ESTRATÉGICO DENTRO DEL PLAN 2030 DE VOLVO

SÍ, SE PUEDE

Adiós barreras: siendo un auténtico Volvo, el eléctrico EX30 es ya una alternativa, también por precio. La patata caliente está, a partir de ahora, en la mano de marcas rivales.

RRF. FOTOS: VOLVO

DISEÑO SUECO
Nueva interpretación digital de los grupos ópticos traseros y delanteros, donde el martillo de Thor también caracteriza la firma luminosa en en su vista frontal.

Volvo tiene, entre muchos otros, tres objetivos claros: ser una marca cien por cien eléctrica a partir de 2030 —con todo lo que representa no solo a nivel de producto, sino de sostenibilidad en la fabricación, materiales y utilización en el ciclo de vida del vehículo—; seguir manteniendo una clara identidad de marca; y demostrar que se puede ofrecer un coche eléctrico —y Premium— a precios verdaderamente competitivos. El nuevo EX30 reúne todas esas cualidades... Y muchas más, como un diseño con la elegancia de la marca sueca por bandera, niveles de prestaciones que cortan el hipo o rangos de autonomía que lo convierten en un verdadero compañero de viajes, pero también de aventuras, ya que próximamente se unirán también a la gama las versiones Cross Country, de aspecto más campero.

ELECTRIFICACIÓN INTELIGENTE

Cuando Volvo desarrolló sus nuevas arquitecturas —CMA para vehículo pequeño y mediano y SPA2 para modelos grandes— tenía claro que se estaban dando pasos firmes, y el EX30 lo ha confirmado. La plataforma como tal se adapta, y bien, no solo a diferentes conceptos y tamaños de carrocería, sino también a distintas tecnologías de almacenamiento que estaban por entonces por estandarizarse y, sobre todo, a la personalidad de diferentes marcas que la utilizan —Smart, Polestar, etc—, todo ello, con una flexibilidad industrial total hasta el punto de poder permutar el motor principal, tal como lo hizo el XC40, del eje delantero al trasero sin necesidad de dar un paso atrás que redunde en costes adicionales o retrase los planes de proyección en vehículo eléctrico que la marca ha establecido.

Tal vez sin pretenderlo, el EX30 se ha convertido en un Volvo de hitos, algunos tal vez intrascendentes, como disponer en su gama del Volvo con la mejor capacidad de aceleración en la historia de la marca; otros, mucho más relevantes: el EX30 sigue siendo, por ejemplo, un estandarte más en la marca

PURO ELÉCTRICO
Como el nuevo C40, el EX30 sólo dispondrá de versiones eléctricas. Su CX es de 0,28. La carrocería es más baja estrecha de toda la gama SUV de la marca.

DESE 36.770 €. CON EL EX30, VOLVO DEMUESTRA QUE SE PUEDE OFRECER EN EUROPA UN PREMIUM ELÉCTRICO A PRECIO DE COMBUSTIÓN

CARGA EN CA
La potencia de carga en corriente alterna es de 11 kW en el nivel de acceso Core, de 22 kW para los acabados superiores.

MINIMALISTA
El EX30 también apuesta por un nuevo concepto de puesto de conducción concentrando en la pantalla central de 12,3 pulgadas, ubicada siempre en sentido vertical, el centro de operaciones, instrumentación y multimedia. Los elevalunas se emplazan delante del apoyacodos.

LFP O NCM
Baterías con dos posibles químicas y capacidades. La de Litio fierro-fosfato va ligada exclusivamente a la versión de acceso, ya con 272 CV y tiene 49 kWh de capacidad útil. La de iones de litio con química níquel, cromo, manganeso dispone de 64 kWh y está disponible para las versiones Extended Range con uno o dos motores.

CMA: ATRÁS O TOTAL
La nueva base mecánica de esta arquitectura CMA es siempre un motor trasero de 272 CV y 343 Nm que, combinado con los dos tipos de batería, da lugar a versiones con 344 km de autonomía (LFP) o 480 km (NCM), autonomía extra que consigue no sólo porque la batería es mayor, sino más eficiente: el consumo baja de 16,7 kWhh/100 km a 15,7 kWh/100.

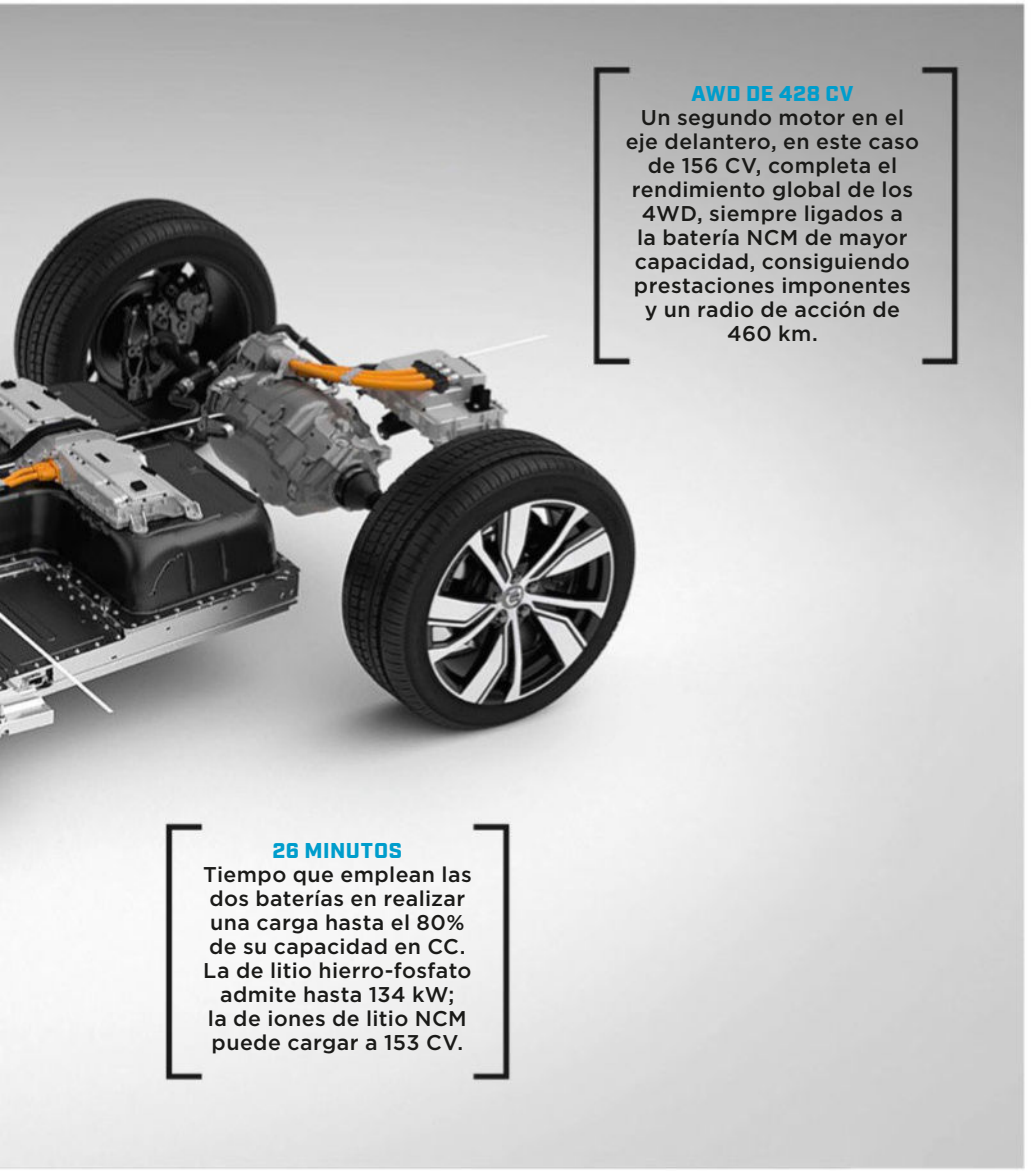
en materia de seguridad, por más que sea el coche con el precio de acceso más bajo. Por cierto, definidos ya estos en sus primeras versiones fabricadas en China, está claro que el EX30 es, también, un coche rompedor desde el punto de vista comercial, y por si hubiera escépticos que pudieran poner en duda sus niveles de calidad, Volvo también fabricará el EX30 en su planta de Bélgica: estándares cien por cien europeos pero con una relación valor/producto que rompe barreras.

El EX30 no es, ni mucho menos, un Volvo básico; sus especificaciones lo dejan claro. Hay dos niveles de potencia y dos tipos de batería que configuran una gama con tres opciones mecánicas que se pueden combinar con tres niveles de acabado diferentes —Core, Plus y Ultra—, dejando además al cliente abundantes posibilidades de personalización, entre ellas, cuatro posibles ambientes para el interior —Breeza, Mist, Fine o Indigo—. Volvo no entiende el concepto de batería solo como un elemento de almacenamiento de energía, sino como una tecnología al servicio de cada necesidad y función. Así, las baterías de LFP de litio hierro-fosfato irrumpen en la gama para clientes que tienen más necesidades urbanas que ruteras. Esta batería, con 49 kWh de capacidad útil, se combina con los EX30 Single Motor logrando una autonomía de 344 km, un consumo medio de 16,7 kWh/100 km o una aceleración de 0 a 100 km/h de 5,7 segundos; esta batería admite una potencia de carga de 134 kW en corriente continua. La batería de iones de litio y 64 kWh útiles de capacidad es la protagonista de las versiones Extended Range. Combinada en los EX30 Single Motor, el radio de acción pasa a 480 km, proporcionando además ventajas adicionales en eficiencia —el consumo es incluso menor— o potencia de carga —153 kW—, que no rapidez: en todos los casos, el tiempo de carga hasta el 80% de capacidad de ambas baterías es de 26 minutos. Esta versión rebaja el 0-100 km a 5,3 segundos, demostrando que en el EX30 también se ha dado prioridad a la experiencia de conducción.

EL EX30 TWIN MOTOR DE 428 CV SE CONVIERTE EN EL MODELO CON MAYOR CAPACIDAD DE ACELEACIÓN QUE JAMÁS HAYA TENIDO LA MARCA EN SU CATÁLOGO

Para el tope de gama, doble motor, extra de potencia de 156 CV sobre el eje delantero da también a este SUV funcionalidad de tracción total, pero sobre todo, prestaciones demoledoras, como atestiguan sus 3,6 segundos en el 0-100 km/h.

Rápido, sí. También cómodo pero dinámico al volante. SUV además de contrastes en el que nos vamos a encontrar un nuevo concepto de diseño minimalista en en el habitáculo aunque donde el ojo no se esconde un avanzado sistema de seguridad para seguir haciendo del EX30 un coche tan seguro como cualquier otro Volvo. Aviso a navegantes: Volvo viene pisando muy fuerte.



AWD DE 428 CV
Un segundo motor en el eje delantero, en este caso de 156 CV, completa el rendimiento global de los 4WD, siempre ligados a la batería NCM de mayor capacidad, consiguiendo prestaciones imponentes y un radio de acción de 460 km.

26 MINUTOS
Tiempo que emplean las dos baterías en realizar una carga hasta el 80% de su capacidad en CC. La de litio hierro-fosfato admite hasta 134 kW; la de iones de litio NCM puede cargar a 153 CV.

CONCLUSIÓN

GOOD NEWS

Vuelve Anders Bell a la marca como miembro del equipo de dirección de ingeniería después de que, tras 18 años ligado a Volvo, pasara los últimos 6 años en Tesla. Sin duda, un activo de gran valor para impulsar nuevos objetivos en informática, electrificación, conectividad, conducción autónoma y contribuir en el proceso continuo de transformación hacia la electrificación. También con la responsabilidad de reducir costes o la complejidad de los servicios... pero no a copiar la cultura de la marca californiana. 50% electrificada en 2025, totalmente eléctrica en 2030, Volvo va a seguir siendo tan auténtica como siempre.

ZURICH MARATÓN SEVILLA

18 FEBRERO 2024

\+ 5k RUN 17-FEB 2024

CORRE EL MARATÓN MÁS LLANO DE EUROPA

Cierra los ojos por un momento. Disfruta de tu pasión por el running y los maratones bajo el sol andaluz de febrero. Vive unos días mágicos en Sevilla, con toda su historia, el ambiente único de sus calles, su deliciosa gastronomía.

Visita la Giralda, la Torre del Oro, la Maestranza y, por supuesto, la Plaza de España... Ten la oportunidad de vivir 42 kilómetros que discurren por el centro de la ciudad con mucha gente vitoreando que te lleva volando hasta la meta.

La Zurich Maratón de Sevilla es la undécima maratón más rápida de todos los tiempos de todo el mundo.

En las dos últimas ediciones se han batido 15 récords nacionales de todo el mundo en el Maratón de Sevilla.

Un maratón perfecto para conseguir tu nueva marca personal gracias a su recorrido completamente llano. ¡Es el maratón más plano de Europa y tiene el mayor porcentaje de finalistas por debajo de las 3 horas!

Un maratón con la máxima calidad de organización como acredita su World Athletics Elite Label, con una comida de pasta extraordinaria que no encontrarás en ningún otro maratón.

Technical Sponsor — asics sound mind. sound body

Title Sponsor — ZURICH

Gold Sponsor — TotalEnergies

Deja de soñar con vivir un maratón en Sevilla... y ponte en la línea de salida en la próxima edición.

Regístrate ya en : **www.zurichmaratonsevilla.es**

Hyundai // Genesis // Jeep // Kia // Land Rover // Lamborghini //

Maserati // Mazda // Mercedes // MG // Mini // Mitsubishi // Nissan // Opel // Polestar // Porsche // Renault // Seat // Skoda //

Alfa Romeo // Audi // Bentley // BMW // Bugatti // BYD // Citroën // Dacia // DS // Cupra // Ferrari // Fiat // Lancia // Lexus // Ford //

Smart // Subaru // Suzuki // Tesla // Toyota // Volkswagen // Volvo

NEW CARS 2024

El año 2024 se presenta apasionante. Todas las marcas se adaptan a la nueva electrificación y nos da como resultado que durante los próximos meses se sucederán más lanzamientos que nunca. Estas son las marcas y los modelos —cada vez más electrificados— que nos animarán el mercado durante el próximo año.

El proyecto Alfa dentro de Stellantis funciona. Y vaya si funciona. Acumula un crecimiento del 39 por ciento a nivel global en lo que va de año, un 66% si nos ceñimos al acumulado solo en Europa. Sumando además aceptación en el mercado americano y con planes para proyectar una marca electrificada de alto copete, pero recuperando la filosofía sobre la que Alfa construyó su pasado: excelencia técnica y deportividad impecable. El Alfa 33 Stradale del siglo XXI es la mejor demostración de que esta marca puede estar al nivel que ellos mismos deseen antes de volver a poner los pies en la tierra, aunque el futuro de Alfa va a seguir siendo aspiracional, utilizando las nuevas bases técnicas de Stellantis para vehículos eléctricos. Sea como sea, 56 años después del 33 Stradale original diseñado por Franco Scaglione, el fascinante deportivo vuelve a convertirse en uno de los automóviles deportivos más deseados del planeta, esta vez fabricado en una serie limitada de 33 unidades, diseñado por el equipo que lidera el español Alejandro Mesonero-Romanos y con un despliegue técnico para quitarse el sombrero. Todo está vendido, por cierto, con precios por encima del millón de euros. El cliente puede decidir si quiere un 33 Stradale eléctrico con 751 CV de potencia y 450 km de autonomía o de combustión, con el motor 3.0 V6 biturbo de 620 CV... Ah, y decidir la personalización que prefiere del exterior, el interior o incluso los últimos dígitos del bastidor. Alfa ha demostrado que puede seguir en la cima.

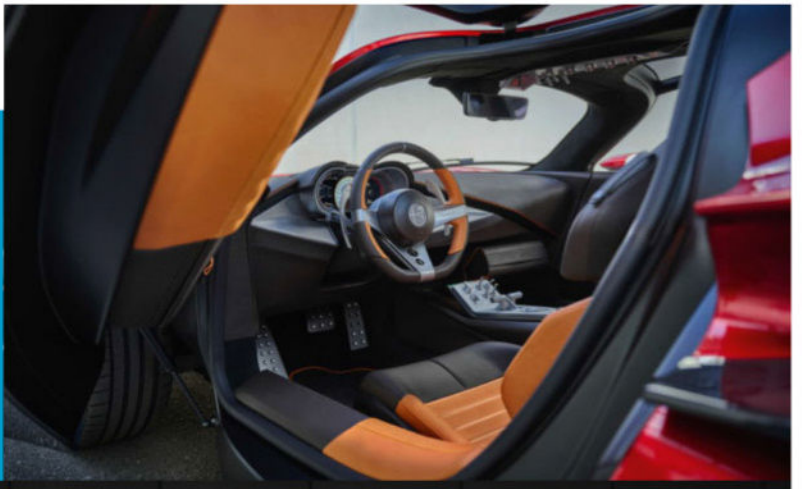
ALFA ROMEO

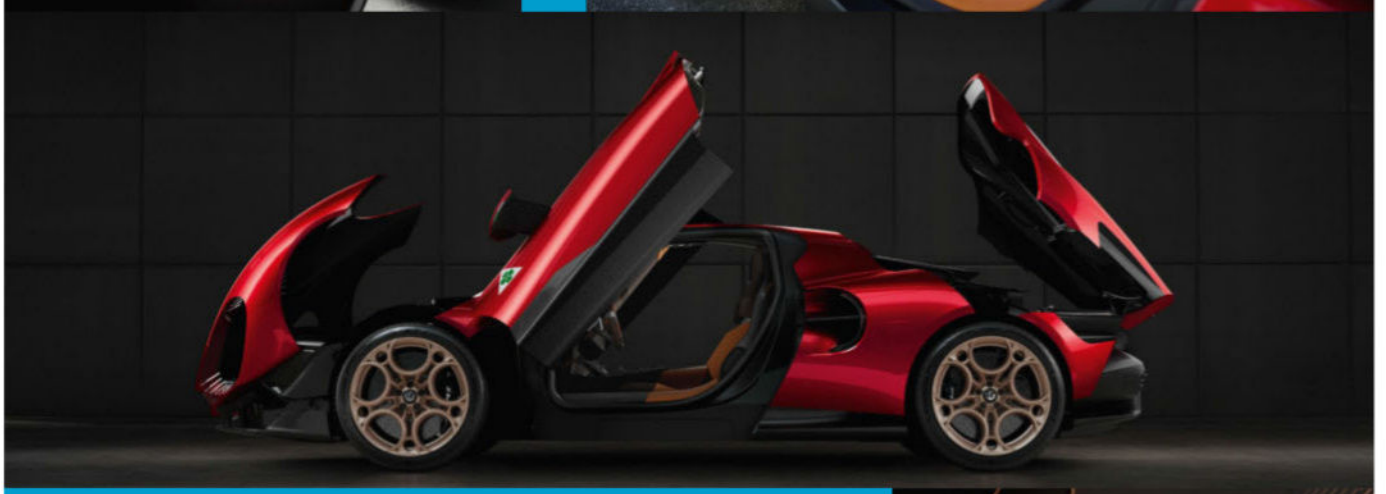
PUNTO Y SEGUIDO

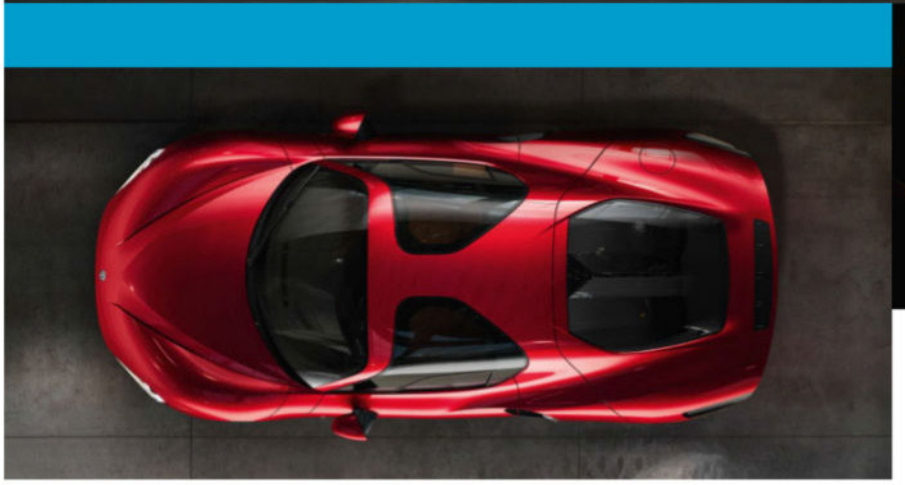
Este ha sido el año de crecimiento y consolidación de la nueva Alfa. A partir de ahora, toca seguir construyendo la excelencia técnica y deportiva con miras mucho más ambiciosas que nunca.

RRF. FOTOS: ALFA

Si del 33 Stradale producido entre 1967 y 1969 se fabricaron 18 unidades, del nuevo sólo se van a fabricar 33 ejemplares.







Aluminio y fibra de carbono para la estructura y carrocería, y clara inspiración aeronáutica para el interior. La versión eléctrica lleva una batería de 102 kWh y pesa 500 kg más que el de combustión.

ALFA ROMEO TONALE PHEV Q4

PHEV Y DEPORTIVO

El Tonale ha sido el primer coche híbrido enchufable de la marca, un modelo cuya tecnología está enlazada con su socio de Jeep, lo cual asegura una experiencia adicional para esta versión en concreto que, además, es la única con tracción total de la gama. Sus 280 CV proceden de un motor térmico de 1.3 litros y cuatro cilindros que ya de por sí desarrolla 180 CV, y un motor eléctrico trasero se encarga no solo de sumar fuerzas conjuntamente, sino también de dotar al Tonale de una tracción total inteligente que se adapta a los requerimientos de conducción o del terreno. No es solo el Alfa Tonale más rápido, anuncia un 0-100 km/h en 6,2 segundos, también es el más dinámico y eficiente. Sus baterías disponen de 12 kWh de capacidad neta y se pueden cargar a una potencia de hasta 7,4 kW, algo que aún no se ha estandarizado incluso en SUV de mayores dimensiones. La marca anuncia un rango de acción de 65 km en modo eléctrico que en ciudad pueden estar al alcance de la mano si se conduce suavemente. Su mando giratorio DNA esconde, en este caso, nuevos programas. Advanced Efficiency asegura propulsión eléctrica siempre que haya batería; un nuevo modo E-Save permite ahorrar o recargar la batería con el motor térmico; mientras que el modo híbrido esconde a su vez dos alternativas, una más "Natural" y otra más deportiva. No solo su nivel de rendimiento, sino sobre todo su dinamismo y tacto de conducción dejan claro que este Tonale PHEV Q4 es un verdadero Alfa

Acabados de altísima calidad, un ecosistema digital de última generación, grandes levas en el volante... mismo espíritu Alfa que los coches más grandes de la marca.

TONALE, "A TONO"

NIVEL ORO

El B-SUV de Alfa ha sido estratégico para Alfa en mercados como el Norteamericano, donde Alfa Romeo ha conseguido el tercer puesto en el ranking global del estudio IQS (Initial Quality Study) realizado por JD Power, siendo la marca Premium más reconocida. Jean-Philippe tiene claro que necesita coches como el Tonale, un modelo que ha sido clave para regresar a la rentabilidad de la marca y poder marcar a partir de ahora un ritmo de un coche por año, apuntando principalmente al mercado europeo, América del Norte y Asia, pero sin descuidar Oriente Medio, Australia, Sudamérica o África. También ha prometido que todo nuevo coche que lance al mercado a partir de 2025 contará con una versión Quadrifoglio de altas prestaciones. Un futuro prometedor, sin duda, partiendo de un presente ya de por sí emocionante que sigue teniendo como objetivo ofrecer al conductor una experiencia de conducción única.

S, M, L Y XL

Jean-Philipe Imparato, CEO de Alfa, ha anunciado abiertamente que quiere tener en su gama un SUV eléctrico apuntando al BMW iX, y el libro de ruta va tomando forma. La factoría ya está asignada y será la planta de Cassino, donde se producen los vehículos Premium de Alfa y Maserati, la que acogerá ese nuevo vehículo basado en la plataforma STLA Large. Su lanzamiento está previsto para 2027, y de momento solo sabemos cuatro cosas más: que será un SUV de tamaño grande y diseño emocional con el que la marca quiere competir directamente con el BMW iX; que tendrá motorizaciones de nueva generación con alta potencia y rendimiento; que dispondrá de una nueva generación de baterías que aseguren 800 km de autonomía; y que dispondrá de la arquitectura eléctrica STLA Brain, dedicada a la conducción autónoma y la experiencia digital.
No obstante, antes de 2027, Alfa también tiene planes en la parte baja de su gama, con el primero de ellos presumiblemente a la venta incluso en 2024. Este modelo estaría basado en el Avenger y ofrecería versiones térmicas con microhibridación —1.2T 48V—, y versiones eléctricas en configuraciones 4x2 —154 CV y 54 kWh—, y 4x4 con 200 CV. Giulia debería completar su ciclo en 2025 convirtiéndose en una berlina de alta gama totalmente electrificada, mientras que en 2026 se espera que el Stelvio experimente el mismo salto generacional. Parece claro que en Alfa Romeo seguiremos teniendo emociones aseguradas.

DOS HYBRID Y UN DIÉSEL

UNA VERSION PARA CADA NECESIDAD

Cualquier elemento de un Alfa es singular, especialmente cuando se habla de motores. A la hora de desarrollar sus versiones híbridas, Alfa quería huir de la complejidad de sistemas de propulsión híbridos como emplean, por ejemplo, marcas japonesas, pero, a su vez, buscaba mayor eficiencia y rendimiento que los sistemas basados en microhibridación. El resultado es una "mezcla" con ambas tecnologías que, en este caso, asocia el motor de 1.5 litros de gasolina con turbocompresor y ciclo Miller, junto con un motor eléctrico integrado en la caja de cambios automática de doble embrague, que en este caso tiene 20 CV. Diferenciadas por el rendimiento de la versión de gasolina, el Tonale dispone de dos versiones con esta tecnología que proporciona el distintivo ECO, con 131 y 160 CV, y consumos de 5.9 y 6.0 l/100 km, respectivamente. Aunque sus prestaciones son acordes a su rendimiento, ambos propulsores aportan al Tonale un altísimo agrado y refinamiento de uso. La gama se complementa con un Diésel de 1.6 litros y 130 CV.

El Stelvio Quadrifoglio ha ganado 20 CV extra e incorpora ahora un nuevo diferencial trasero de deslizamiento limitado. Potencia, control y deportividad a raudales.

MÁS RENDIMIENTO

STELVIO QUADRIFOGLIO

Además de un rendimiento estratosférico, el Stelvio atesora otros hitos: su reciente versión 100 Aniversario, una edición especial y limitada que la marca ha lanzado para el SUV y la berlina Stelvio, se ha vendido en tiempo récord. Te pierdes una decoración especial que los aficionados distinguirán por su trébol de cuatro hojas enmarcado en dorado para la ocasión, aunque no las mejoras mecánicas que ha efectuado la marca en esta versión. Y es que el Stelvio Quadrifoglio regresa al mercado con un aumento extra de potencia de diez caballos para su fascinante motor 2.9 V6 biturbo, alcanzando ahora los 520 CV y 600 Nm de par, además de incorporar un diferencial trasero de deslizamiento limitado compuesto por un embrague de carbono y derivado del Giulia GTA, elemento que complementa la avanzada tracción total que ya de por sí dispone esta versión, además de una nueva configuración de la suspensión. Prestaciones impresionantes... y ligereza, pues no en vano es uno de los SUV de altas prestaciones de menor peso: árbol de transmisión en fibra de carbono, capó, alerón posterior, faldones laterales y materiales ligeros para la estructura o el motor contribuyen a mantener el peso a raya y conseguir un óptimo reparto de masas. Pero sobre todo, un impresionante comportamiento dinámico que la marca enfatiza con sensaciones a raudales.

El Stelvio es de por sí un automóvil de naturaleza cien por cien Alfa en cualquiera de sus versiones y quiere seguir ofreciendo a los aficionados productos puros, de raza, altamente eficientes pero sin necesidad de estar sometidos al rigor de la electrificación. Y a decir verdad, pocos coches pueden mantener su estado de forma

sin modificar prácticamente ningún elemento mecánico desde su lanzamiento, tal como también sucede con la berlina Giulia. Hay dos alternativas en Diésel que utilizan el afamado bloque de 2.2 litros desarrollado por la marca, con 160 CV en su configuración base, siempre ligado a la tracción trasera, o con 210 CV y tracción total, un propulsor diésel con mucho carácter que asegura cifras de consumo realmente bajas: 5,7 y 6,1 l/100 km de menor a mayor potencia. Su alternativa en gasolina es el 2.0 litros de 280 CV con tracción total Q4, un motor suave, refinado y enérgico que firma, según cifras oficiales, 8,4 l/100 km de consumo medio con unas prestaciones también espectaculares.

El futuro apunta a eléctrico, eso no cabe duda, y Alfa tendrá para entonces un sustituto que seguirá haciendo honor a la experiencia de conducción, refinamiento y exclusividad de la marca, pero el Stelvio va a seguir siendo, aún durante algunos años, junto al Giulia, dos de los pocos automóviles que conservan la deportividad más auténtica.

STELVIO 2023

Si algo funciona, ¿para qué cambiar? La mejor noticia es que en el renovado Alfa Romeo Stelvio, la marca no ha tenido que tocar un solo tornillo que afecte al chasis, motor o puesta a punto. Las novedades se han centrado en actualizar el estilo exterior y las tecnologías a bordo. En el primer caso, el Stelvio 2023 se distingue por una nueva parrilla y grupos ópticos con un diseño inspirado en los del Tonale, que ahora pueden disponer además de tecnología matricial, así como grupos ópticos posteriores que conservan el diseño pero con funciones diferentes. En el interior, el cuadro clásico deja paso a uno digital de 12,3" que dispone de tres estilos de visualización: Envolved, Relax o Heritage. Disponible en acabados Super, Sprint, Ti, Veloce, además del Quadrifoglio, que solo está ligado al motor más potente, el acabado Competizione se distingue por incorporar tecnología de Tokens criptográficos NFC. Se trata de un registro digital encriptado que almacena información esencial de cada coche y genera un certificado inalterable que registra la historia con todos los datos del coche. Este acabado, que además se distingue por sus llantas de 21", pinzas de freno en rojo, salpicadero y asientos en cuero, o disponer de serie suspensión adaptativa Alfa Active, se puede elegir con los motores 2.2 Diésel de 160 CV y 210 CV Q4, así como el 2.0T Q4 de 280 CV, y estará disponible por tiempo limitado.

La nueva gama Stelvio dispone de calandra modificada, grupos ópticos renovados, pilotos traseros con nuevas funciones o instrumentación digital de serie para todas las versiones.

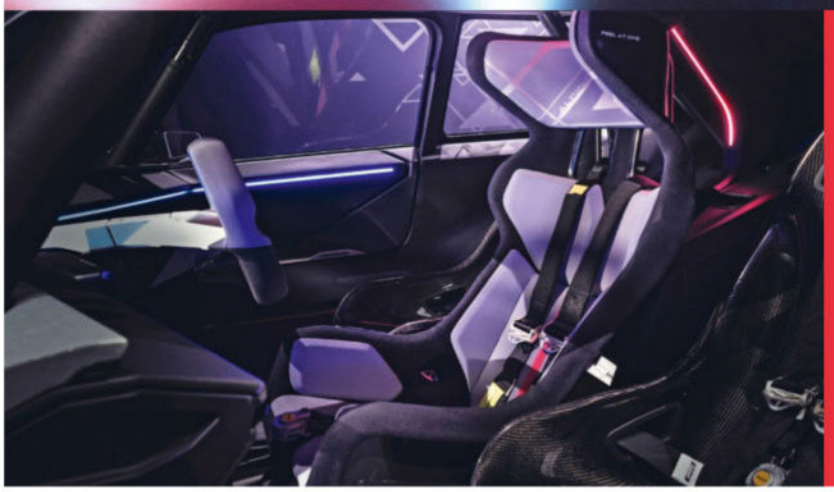
ALPINE A290

PURO MÚSCULO, PURA EMOCIÓN

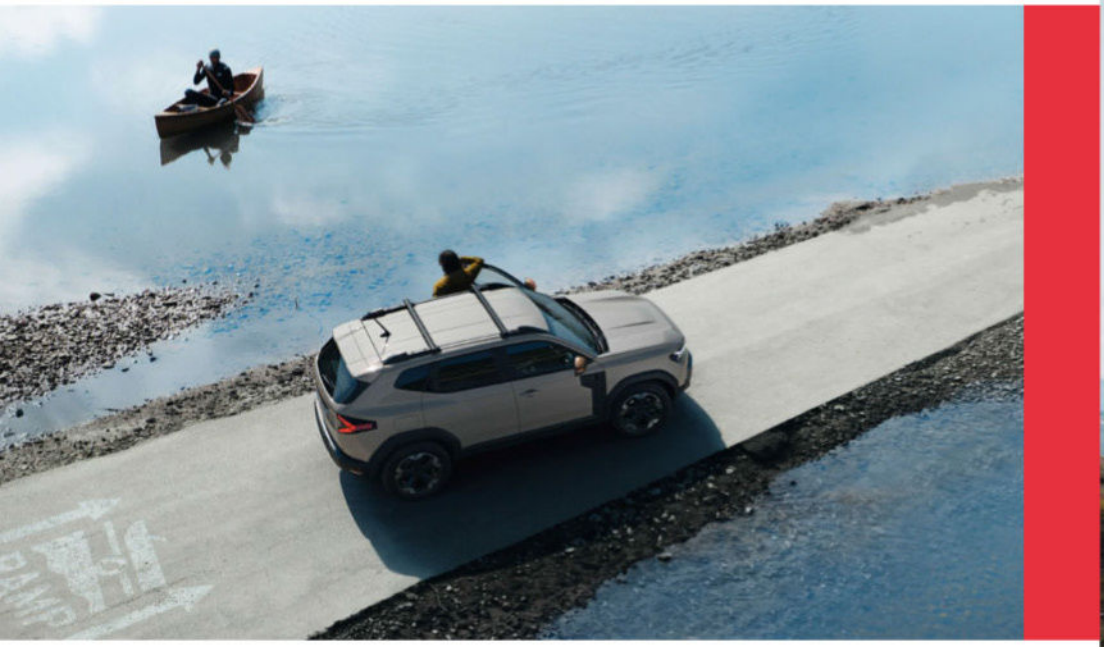
Como sabes, se avecina más de un GTi en formato eléctrico, pero en este caso basado en el Renault 5 y firmada por Alpine, palabras mayores. Puro espectáculo en su diseño, pero, sobre todo, por sus cualidades dinámicas. Ya se encuentra en la fase de puesta a punto final en carretera, para desprenderse del apellido "Beta" y convertirse en un vehículo 100% de producción, con importantes novedades respecto al concepto que pudimos ver y tocar en mayo de 2023. El primer cambio de todos es que, al igual que el Renault 5 de producción, también el Alpine A290 contará con una carrocería de 5 puertas, las delanteras con manijas convencionales mientras que las traseras están hábilmente escondidas. Eso sí, la carrocería conserva su musculatura gracias a sus aletas ensanchadas y poderosa imagen.

Tal como estaba en los planes, el Alpine A290 será lanzado con un motor eléctrico frontal de 220 CV heredado del Renault Mégane E-Tech, alimentado por una batería de 52 kWh, la mayor de las dos previstas para su hermano de Renault, con la que el Alpine debería conseguir no menos de 400 km de autonomía. Pero la gama se ampliará también en sus extremos, hacia abajo con una versión de 150 CV, y hacia arriba, probablemente con una poderosa variante de tracción integral de 280 CV. La producción está programada para comenzar en Douai, Francia, a finales de 2024.

Finalmente, cinco puertas. De concepto como fue presentado a coche de producción, cambia finalmente el formato de carrocería, pero no la sugerente silueta ni mucho menos menos, su poderosa musculatura.



La primera versión tendrá unas prestaciones que harán honor a la marca: con motor derivado del Mégane E-TECH, tendrá 220 CV sobre el eje delantero. Más adelante, esperamos un 280 AWD y una versión de acceso con 150 CV.



HACIENDO MARCA

DUSTER 2024 Y NUEVO B-EV: MÁS ALLÁ DE LA COMPRA INTELIGENTE

Llegará al mercado a partir de la primavera de 2024 estrenando diseño, motores, nuevos asistentes de seguridad, mayor conectividad y, sobre todo, una nueva arquitectura que va a permitir tales avances ya que el Duster pasa construirse sobre la plataforma CMF-B, la misma que emplean Clio o Captur de Renault entre otros modelos de la Alianza, lo cual va a aportar otros innumerables beneficios en comportamiento dinámico, placer de uso o comodidad. Eso sí, a pesar de ello apenas modifica sus dimensiones, manteniendo 4,34 metros longitud, 1,81 metros de anchura —1 cm más— y 1,66 metros de altura —3 menos—, lo va a garantizar debería garantizar la excelente versatilidad y amplitud de la que siempre ha hecho gala este modelo que de momento anuncia una capacidad de maletero de hasta 472 litros para las versiones 4x2, las más abundantes de una gama que, por cierto, se convierte en su totalidad en versiones ECO.

Por primera vez, el Dacia Duster prescinde ya de opción diésel que, como ocurre con muchos modelos del mercado, desaparece por completo de su oferta. A cambio, sí se mantienen las opciones GLP mediante el motor de 1.0 litros y tres cilindros —logrando una autonomía combinada de hasta 1.300 km— así como un inédito TCe de 130 CV utilizando el bloque 1.2 litros de 3 cilindros con microhibridación. Si bien, la gran novedad de gama es la nueva opción HEV híbrida convencional, con 140 CV y que se incorpora a la gama Duster tras montarse ya en modelos como el Jogger, siendo, probablemente, si no dos de los híbridos más baratos del mercado, sí lo mejores por relación valor y producto. Y es que el precio será por supuesto una de las grandes armas de un SUV que, hasta ahora, se comercializaba a un precio que partía de poco más de 18.000 euros y que, ahora, con toda su renovación, es posible que suba ligeramente, aunque esperamos que las primeras versiones de acceso se queden aún por debajo de los 20.000 euros.

Con todas las versiones de tracción delantera, pero con la nueva híbrida también disponible con tracción total 4x4, el Duster promete además a pesar de su menor altura una mayor capacidad para rodar por todo tipo de terrenos, mejorando ligeramente su cota libre al suelo, así como sus ángulos TT.

En cuanto a tecnología, el nuevo Dacia Duster incluye en su interior una instrumentación con pantalla de 7 pulgadas, salvo en su versión básica Essential que incorpora un cuadro de relojes clásico con un display de 3,5 pulgadas para el ordenador, mientras que desde el nivel Expression el sistema multimedia contará con otra pantalla digital de 10,1 pulgadas. El equipo superior, que se denomina Media Nav Live, incluye 6 altavoces, navegación y equipo de audio mejorado.

Más y mejor. El nuevo Duster se transforma y adquiere finalmente las formas avanzadas por el concepto Bigster, musculoso, mucho más audaz y moderno, pero tan funcional como siempre. Nueva plataforma, nuevos motores incluyendo ya su primer híbrido y materiales con mejor presencia aumentarán sus precios de tarifa, pero el Duster sigue apostando por ser la compra inteligente.

Duo y Bento de Mobilize, cuarta marca del grupo Renault, representan la nueva generación de movilidad urbana sostenible, ofreciendo soluciones eficientes para el carsharing y el reparto de paquetes.

LAS NUEVAS "HERRAMIENTAS" DE MOVILIDAD

MOBILIZE DUO

Sí, tiene aspecto de coche, de cuadriciclo más exactamente, y aunque podría sugerir el reemplazo del Twizy, es en realidad mucho más que eso. Mobilize, la cuarta marca del grupo Renault, se ha especializado en soluciones de movilidad que convierten a cada vehículo en una verdadera plataforma de servicios en sí. Y eso es lo que representa el Duo, como vehículo de carsharing, o el Bento, una variante de carga claramente desarrollada para el reparto de pequeños paquetes.
Son, por tanto, vehículos convertidos en eficientes herramientas al servicio de una movilidad inteligente y sostenible, adaptada a los nuevos códigos urbanos.
El Duo, el modelo en el que pueden viajar dos pasajeros, está listo para poder lanzarse, como muy tarde, a principios de 2024, siendo un modelo que competirá, por ejemplo, con el AMi de Citroën. El Bento, por su parte, elimina el asiento posterior y equipa una "mochila" posterior con una capacidad de nada menos que 700 litros, convirtiéndose, como hemos dicho, en una eficiente y ecológica herramienta de reparto urbano. Este modelo se lanzará apenas meses más tarde que la versión Duo.
Como seguramente puedes imaginar, en ambos casos estamos hablando de versiones 100% eléctricas y que al igual que el Twizy, no solo tendrán especificaciones de cuadriciclo y limitación de velocidad a 45 km/h, sino que también habrá una versión que necesitará permiso de conducción y estará limitada a 80 km/h. Sin embargo, en ambos casos el objetivo es que sean vehículos de mínimo mantenimiento y coste de utilización.
Desde Mobilize, presumen de que estos dos nuevos conceptos de movilidad están fabricados al 50 por ciento con materiales reciclados y que, a su vez, son reciclables hasta en un 95 por ciento.
En el caso del Duo, el habitáculo está diseñado en tándem de tal manera que el pasajero de la plaza posterior "arropa" con sus piernas al delantero, una solución que ya se empleó con éxito en el Twizy, ya que permite diseñar un coche más estrecho y ágil en tráfico urbano. Frente a él, estos Mobilize mejoran también la protección a los ocupantes, el confort o el

ruido interior. Con un tamaño exterior de 2,43 metros de largo (+9 cm frente al Twizy) y 1,30 m de ancho (+ 7 cm que el Twizy), son ideales para la ciudad. Sus dos versiones contarán con un airbag de conductor y una conectividad máxima que se actualizará de forma remota, con especial atención para facilitar su uso en el carsharing, como la apertura de puertas por smartphone, geolocalización, medición remota de autonomía, etc. Duo y Bento se añadirán a partir del año próximo a la oferta del carsharing del grupo, Zity, compuesta en estos momentos por los eléctricos Renault Zoe y Dacia Spring. El modelo se fabricará en la planta del Grupo en Marruecos (Tánger).

Puedes ver al Duo como una nueva generación del Twizy, un coche adelantado a su tiempo, aunque ahora conectado, más seguro y que sólo se podrá adquirir bajo suscripción.

CUPRA

HASTA EL INFINITO

Segundo coche eléctrico de la marca, primer SUV con esa tecnología de propulsión, el Tavascan no sólo demuestra que Cupra ha despegado, sino que tiene combustible para volar por todo lo alto. 2024 será, también, la puesta de largo del Terramar.

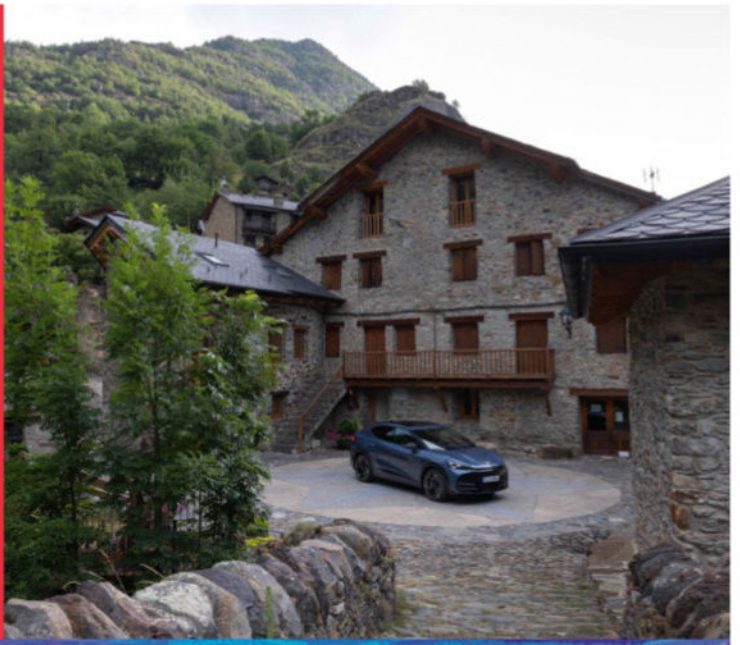
RRF. FOTOS: CUPRA

Cupra se ha abierto ya un hueco a codazos mientras sigue materializando su plan, donde entra no solo nuevo producto para competir en segmentos Premium, sino la actualización de modelos con los que hasta ahora ha ganado volumen y reconocimiento de marca. El 2024 será un año prometedor para la marca, ya que dos de sus piezas estratégicas, como lo son el León y el Formentor, recibirán una ligera puesta al día y se lanzarán modelos inéditos como el Tavascan y el Terramar, SUV con distintas tecnologías de propulsión.

Aunque el Tavascan está basado en el kit modular MEB compartido con otros SUV 100% eléctricos del grupo, como, por ejemplo, el Audi Q4 e-tron, VW ID.4 o Skoda Enyaq, parece claro que Cupra ha pretendido desarrollar un coche más emocional, dinámico y divertido. Si no te queda claro con el exterior, echa un vistazo al interior. Y apostaría a que esas mismas sensaciones serán aún más sólidas cuando nos podamos poner al volante por primera vez. Duelos como Born frente al ID.3, los modelos compactos del grupo, han dejado claro que Cupra sigue teniendo una varita mágica para inyectar mayor emoción en la experiencia de conducción de sus coches.

El Tavascan no es solo un coche de aspecto imponente. Firma ya un nuevo lenguaje de diseño que dejará huella en próximos coches y renovaciones de la marca. Destaca en su línea su zaga estilo coupé emulando la carrocería Sportback del Audi Q4 e-tron, su línea

Diseño de "pura raza" con 4,64 m. de longitud, 1,86 m. de ancho y 1,60 m. de alto. Su capacidad de maletero, 540 litros.



Espina dorsal, nuevo elemento estético del Tavascan que "soporta" el sistema multimedia más avanzado de cuantos tiene actualmente el grupo VW.

de cintura ascendente, la espectacular firma luminosa de sus grupos ópticos posteriores unidos por una franja de LED conectados con el logo posterior, iluminado al igual que el delantero ubicado sobre el capó, en este caso, en un intenso color blanco. También aquí delante son característicos los faros con tres módulos luminosos con diseño triangular. Si el diseño del Tavascan no es de tu agrado, no eres de este planeta.

Dentro, la atmósfera es mucho más futurista que la del resto de coches del grupo que antes te hemos comentado. La atención recae en la denominada espina dorsal, una pieza que recorre horizontalmente el salpicadero albergando salidas de aire y que conecta con la consola central. Y sobre ella, buenas noticias, ya que el sistema de infoentretenimiento que preside la zona central del salpicadero se corresponde a la última generación lanzada por el grupo, con el sistema operativo más avanzado, mandos inferiores retroiluminados y un tamaño de 15 pulgadas. El cuadro de información frente al conductor tiene 5.3 pulgadas, mientras que el Head-Up Display cuenta con nuevas funciones avanzadas mediante realidad aumentada, mostrando indicaciones dinámicas de la navegación en el punto óptimo de visión para el conductor.

Fabricado en la planta de Heife, en China, llegará al mercado a principios de 2024 con dos motorizaciones, ligadas cada cual a un nivel de equipamiento y empleando en los dos casos la batería de 77 kWh. Los Endurance llevarán el nuevo motor APP550 de nuevo desarrollo en el tren trasero, con 286 CV y 545 Nm de par, con una autonomía por ahora estimada en 547 km. Los VZ dotan al Tavascan de tracción añadiendo un motor asíncrono de 109 CV en el eje delantero, alcanzando una rendimiento global de 340 CV, 679 Nm de par y un radio de acción de 517 km.

CUPRA BORN...

Y MÁS

La llegada del Tavascan será fuente de inspiración para todo Cupra ya presente en la gama, así que algunos sufrirán cambios menores y otros, tal vez no tanto. Lo que sí parece claro es que tanto el Born, el Formentor y el León tendrán ajustes de diseño exterior para homogeneizar elementos como los grupos ópticos delanteros, llantas, pilotos traseros, cosmética de la carrocería en general y también en el interior, en este caso, con mejoras en el sistema de infoentretenimiento. En cuanto a los motores, poco a poco se debería ir estandarizando el sistema de propulsión híbrido enchufable, como el que empleará el Terramar, con el motor 1.5 TSi como base en lugar del 1.4 TSi y baterías de mayor capacidad. Del mismo modo, el Formentor debería incluir el 1.5 eTSi en su catálogo para ofrecer una alternativa ECO complementaria a las demás versiones, en tanto en cuanto todo apunta a que mantendrá el resto de unidades de combustión. Para el Born, además de una actualización en clave estética, cabe esperar una evolución técnica semejante a la del VW ID.3, con mejoras en la calidad de algunos elementos del interior, un sistema operativo más avanzado y, probablemente, también una versión de mayor rendimiento, de la que te hablamos en el recuadro dedicado a la nueva unidad eléctrica para vehículos MEB.

El Cupra Terramar se fabricará en la planta de Audi de Györ, Hungría y llegará al mercado con motores térmicos y PHEV a principios de 2024.

CUPRA TERRAMAR

ESTO PROMETE

Aunque el Tavascan, en la foto, el modelo de color Plata/dorado, podría considerarse el sustituto natural del Cupra Ateca, en realidad las dos gamas se complementarán hasta 2026, año en el que el Ateca dejará de producirse. El Terramar, en realidad, es 11 cm más largo que el exitoso y consolidado SUV de la marca, con una longitud total que alcanza los 4,5 metros, y además tendrá un posicionamiento más "universal", en lugar del específico del Ateca, como producto más de nicho debido a su configuración mecánica y deportiva puesta a punto de chasis.

Este nuevo SUV, como no podría ser de otra manera, incorporará los últimos avances que se han introducido en la plataforma MQB EVO, como los ya presentes en la nueva gama Tiguan de VW. Se ofrecerá, por tanto, con motores térmicos o híbridos enchufables, siendo muy probable que la oferta comience con el 1.5 eTSi de 150 CV, motor que contará con el distintivo ECO de la DGT y que, a su vez, será el motor base para la nueva generación de versiones e-Hybrid que se está utilizando en el grupo, reemplazando al sistema actual. Combinado con una unidad eléctrica de 116 CV, el cambio automático DSG de 6 velocidades y un nuevo kit de baterías de 19,7 kWh, debería dar lugar también aquí a dinámicas y eficientes versiones con 204 o 272 CV capaces de cubrir hasta 100 km en modo eléctrico, cargar en corriente alterna (CA) a 11 kW de potencia o incluso hacerlo en corriente continua (CC) a 50 kW. Éxito asegurado.

NUEVA UNIDAD DE 286 CV

PARA TAVASCAN... ¿Y UN PROBABLE BORN VZ?

Evolución del motor principal —el trasero— sobre el kit MBE, cuenta con un estátor con más bobinado, hilos de mayor grosos, imanes de mayor potencia o un difusor térmico, todo en un "paquete" más compacto y ligero que el primer propulsor que se lazó. Rinde 286 CV y hasta 550 Nm según la relación de transmisión. Lo usará el Tavascan... y se han visto Born con frenos traseros reforzados que bien podría responder a la llegada de una versión más potente con esta unidad, y que merezca el acabado VZ.

SI ALGO FUNCIONA...

CAMBIOS MENORES EN IBIZA, ARONA Y LEÓN

Pocos, por no decir ningún cambio técnico, necesitan tres de los pilares fuertes de Seat: el Ibiza, el Arona o el León. Sin embargo, dada la competitividad que hay en cada uno de estos segmentos, Seat quiere seguir siendo una apuesta ganadora no sólo por el valor de sus productos, sino también por la relación entre valor y precio. No esperamos, por tanto, modificaciones de gran magnitud, sino versiones extra que agudicen el encanto que ya de por sí tienen estos coches. Por ejemplo, en la gama León habrá una versión especial Vision que suma equipamiento extra a los niveles de acabado XL, XXK y Special Edition, manteniendo los buenos motores que ofrece el compacto español: 1.0 TSi, 1.5 eTSi, 2.0 TDi y eHybrid.

En cuanto al Ibiza, hay que soplarle velas, un buen puñado de ellas por cierto, porque celebra en breve su 40 aniversario. Seat le homenajeará con una edición especial que igualmente vendrá cargada de equipamiento extra, permitiendo que el utilitario español pueda competir, en términos de relación equipamiento/precio, con coches más básicos, y por tecnología y calidad, con alternativas superiores.

Algo parecido a lo que también prepara Seat para el Arona, en este caso partiendo de una versión FR que reforzará su dotación de serie y añadirá atractivo comercial para seguir manteniéndose como uno de los top ventas de la categoría.

El DS8 es por derecho propio el gran protagonista de las novedades DS en 2024. No sólo es el gran lanzamiento del año, sino que también estrena en clave DS —tras ser inaugurada por el Peugeot 3008— la plataforma eléctrica STLA Medium con la que Stellantis fabricará coches desde 4,3 a 4,9 m de longitud, con 2,7 a 2,9 m de distancia entre ejes y baterías de 87 a 104 kWh de capacidad alimentando bien a un motor o dos en las variantes de tracción a las cuatro ruedas.

Según información facilitada a lo largo del año por la marca, el DS 8 rondará los 4,8 m de longitud y estará basado en el prototipo Aero Sport Lounge Concept, lo que le podría situar a caballo entre una carrocería tipo Shooting Brake y un SUV tal y como los interpretamos en la actualidad (la altura libre se sitúa por encima de los 200 mm). Esa fusión busca una mejora en la eficiencia aerodinámica que reduzca las necesidades de energía tan importantes cuando hablamos de coches eléctricos y llevaría a una autonomía por encima de los 700 km sin recargar, demostrando cómo la electrificación está camino de ser una realidad sin las limitaciones actuales gracias a la mejora en la eficiencia de los motores y en el tamaño de las baterías.

Será fabricado en la planta italiana de Melfi junto con una interpretación en clave Opel del mismo proyecto —que bien pudiera ser denominado Monza—, si bien se diferenciará de aquel en su propuesta de elegancia barroca y sofisticada realización. Eso sí, se le espera con un diseño interior menos híper futurista que el denominado DS M.i.21 dado a conocer en verano de 2023 que se irá introduciendo de aquí a 2030.

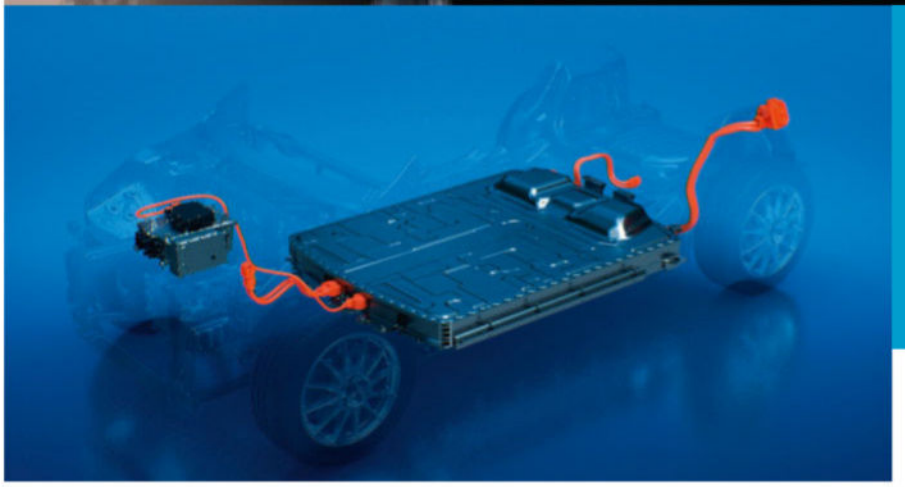
DS 8

ES PRESENTE

La transición a la electrificación, la adopción de nuevas tecnologías como la inteligencia artificial como refuerzo de la experiencia de uso y el refuerzo de los servicios añadidos que refuerzan su exclusividad definen la actividad de DS para el próximo año 2024. El futuro se muestra apasionante.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA

Un concepto exhibido en 2020, el Aero Sport Lounge Concept esconde las líneas maestras del DS8, de llegada al mercado en 2024.



La plataforma STLA dará automóviles de longitudes de 4,3 a 4,9 m, con baterías de 87 a 104 kWh de capacidad y autonomías de hasta 700 km.

La denominación E-Tense define la presencia de electrificación a bordo con la doble posibilidad de hibridación enchufable o eléctricos 100% de batería.

DS 4 ELÉCTRICO

COMPLEMENTO NECESARIO

Siendo DS la marca portaestandarte dentro del grupo Stellantis en cuando a transición a la electricidad, el camino está abierto, pavimentado y dirigido con pulso firme anticipando lo que poco tiempo después pueda esperarse del resto de las marcas. Ahora estamos asistiendo a la introducción de variantes electrificadas en cada modelo de la gama, pronto llegarán las versiones 100% eléctricas y más adelante que cada nuevo modelo de nueva creación se de exclusivamente en versión eléctrica.

Éste, el DS4 eléctrico, supone el siguiente paso, ampliando una gama que ya contenía una variante de cero emisiones bajo el formato de una propuesta híbrida enchufable de tracción delantera y 225 CV de potencia sumando la energía de su motor térmico de 1,6 litros y el eléctrico de 81 kW.

A esta propuesta, compartida con modelos como el DS7 y DS9, va a incorporarse una versión eléctrica que

podríamos definir como «cero emisiones permanente» que se unirá al DS3 E-Tense como unidades eléctricas puras. Ambos comparte algunos elementos mecánicos como motor, batería o transmisión a pesar de que el DS4 se realice a partir de la plataforma EMP2, la misma sobre la que también se realizan Peugeot 308 y 408, entre otros, o sin salir de la familia de la marca premium francesa, en los DS7. Se sitúan pues por encima de la CMP que en Stellantis da pie a los DS3 o Peugeot E-208 y por debajo de la novedosa y revolucionaria STLA base de los próximos coches eléctricos de DS.

Antes llegará nuestro protagonista, el DS4 eléctrico, con un motor síncrono de imanes permanentes situado en posición delantera trasnversal que accionará las ruedas delanteras con un rendimiento máximo de 115 kW (156 CV) con un par motor de 260 Nm. Se verá alimentado por una batería de Litio, Manganeso y Cobalto de 54 kWh de capacidad total y 50,8 kWh de capacidad neta. Por tamaño, potencial y capacidad de recarga se encuentra en la zona tibia de la categoría. Así, puede recargarse por corriente alterna hasta 11 kW, que podrían llegar a los 100 kW cuando se conectase a un punto de suministro de corriente continua.

Esa estructura mecánica debe favorecer al DS4 eléctrico conseguir una autonomía sin recargar por encima de los 400 km en el ciclo de homologación WLTP —e incluso podría superarse cuando la mayoría de los desplazamientos son a ritmos uniformes en el entorno dulce de los 90 km/h o cuando hay pocos cambios de ritmo y huimos de las velocidades más altas—.

Su capacidad dinámica debe situarse cerca de lo que ofrece la interpretación eléctrica de la plataforma multienergía en clave Peugeot, el E-308. En su carrocería berlina es capaz de alcanzar los 170 km/h, acelerar desde parado hasta los 100 km/h en 10,5 s y conseguir homologar un consumo medio WLTP mínimamente por debajo de los 15 kWh/100 km, una cifra que como el potencial de recarga se sitúa en la zona intermedia de toda la oferta de eléctricos de esas dimensiones compactas.

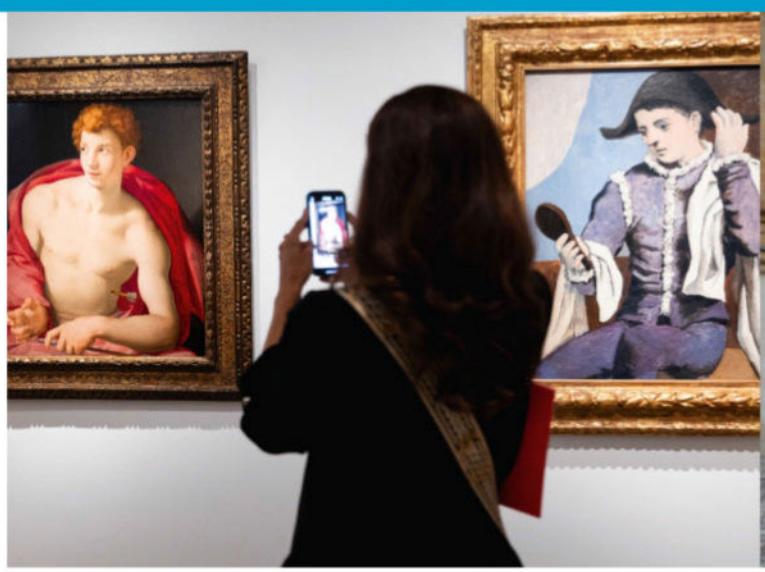
Las variantes 100% eléctricas podrán llevar una personalización que las diferencie de las equipadas con motor de combustión.

La aplicación MyDS es el punto de partida para acceder a la exclusividad del universo Only You y de la inteligencia artificial Chat GPT.

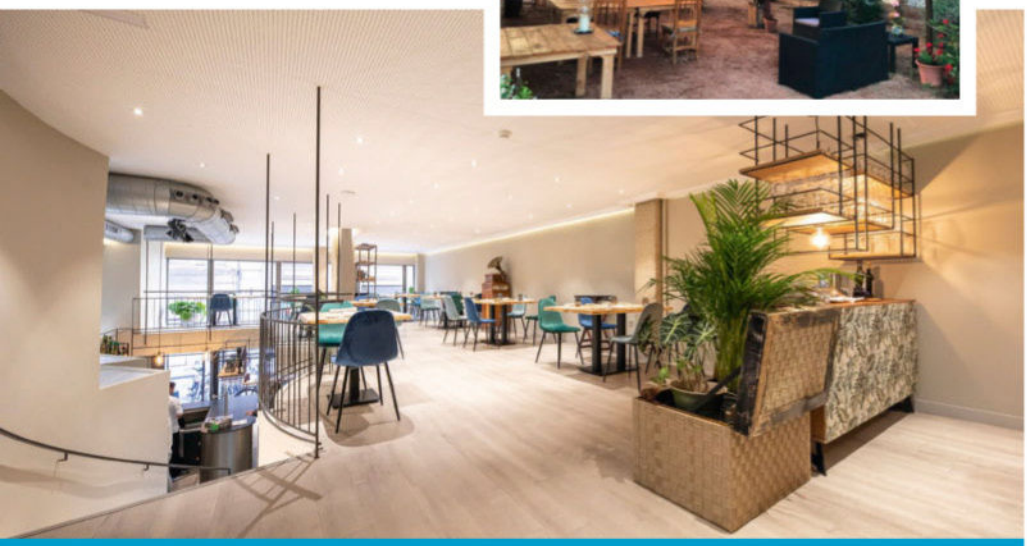
PLUS DE EXCLUSIVIDAD

SERVICIOS ONLY YOU

La exclusividad de DS como fabricante va más allá de ofrecer en sus automóviles altísimas dosis de comodidad, de incluir un equipamiento diferenciador, de usar materiales de la máxima calidad e incorporar un aislamiento exquisito, elementos que le permiten constituirse como una alternativa a los fabricantes premium tradicionales con la máxima personalidad.
En este caso, parte de ese valor añadido se traduce en el programa Only You que hace más cómoda y fácil la vida de los clientes viviendo una experiencia que va más allá del automóvil con un abanico de experiencias premium accesibles desde la app MyDS. Este lujo se traduce en atenciones y tiempo, el que el cliente puede ahorrarse al acceder al servicio de recogida y entrega del vehículo en el domicilio ante operaciones de taller programadas o repentinas. También integra el servicio DS at Your Service, un servicio de atención al cliente personalizado y exclusivo con personal especializado en el universo DS capaz de responder a cualquier pregunta sobre la marca o sus automóviles, y el servicio DS Assistance, del que pueden beneficiarse gratuitamente y de por vida en toda Europa los propietarios que realicen sus operaciones de mantenimiento en algún servicio oficial y recibir asistencia en casos de avería, pinchazos, errores de carburante, pérdida de llaves o sustituciones de batería.
Pero, sin duda, el servicio que más puede entroncarse en la especial idiosincrasia de DS son las experiencias que se proponen en el Only Your Privilege. En la actualidad los Only You Privilege suponen 84 escapadas rurales en los hoteles de la cade-



Las gastronomía es uno de los pilares más firmes y abundantes de las experiencias DS Only You Privilege. Pero éstas se extienden también a la cultura y el bienestar.



na Ruralka y más de 38 eventos en toda la geografía española. Entre estos momentos especiales y exclusivos se sitúan no sólo el acceso a catas de vinos, menús degustación de excepcionales chefs, momentos de relajación en spas o que superan las 20 estrellas Michelin, visitas privadas a museos complementadas con eventos gastronómicos.

Una de las últimas ampliaciones ha supuesto la inclusión de una propuesta única y muy vinculada con DS como el acceso prioritario a la explosición «Picasso, lo sagrado y lo profano» a puerta cerrada y al margen del público y con la posibilidad de vivir toda la experiencia de los Art & Brunch del Museo Thyssen Bornemisza.

El concepto pretende extender las experiencias vitales que dan continuidad al uso del automóvil y bebe en las fuentes de los DS Tour en París que incluyen una visita privada al Museo del Louvre.

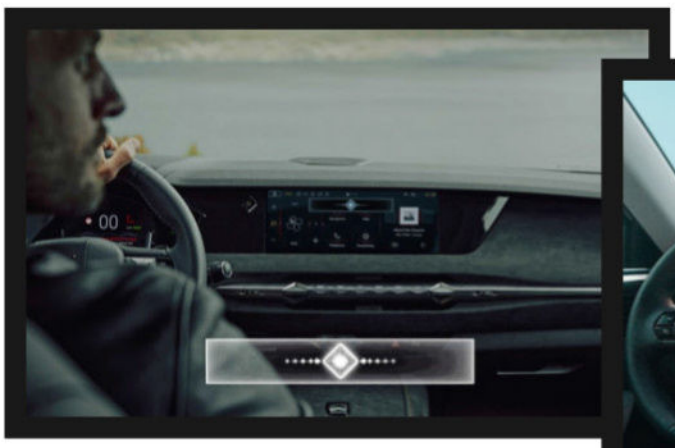
Se compone así una oferta amplia y en evolución a la que se siguen sumando propuestas que refuerzan la exclusividad DS.

INTELIGENCIA NATURAL

LA GAMA DS INCLUYE CHAT GPT

La experiencia de disfrute en viaje tan ligada al ADN de DS aumenta exponencialmente con la integración de Chat GPT en toda su gama. Todos, dotados del sistema DS Iris System —con tarjeta e-sim integrada—, permiten acceder al sistema de inteligencia artificial generativa más conocido del mundo y hacen de DS el pionero en adoptar a este sistema de inteligencia artificial. Lo ofrece exclusivamente en Europa en 20.000 vehículos, sumándose a los servicios conectados de la marca, gratuitos durante 3 años. Para conectarlo basta decir OK Iris o presionar el botón en el volante, evitando desviar la mirada del asfalto.

Con la integración de este sistema de IA se accede a un asistente digital virtual que no sólo aporta información del destino o elementos de interés como como horarios de apertura y obras más significativas en museos, qué ver en cada momento, o buscar el entretenimiento a través de lenguaje natural creando contenidos de entretenimiento como un cuento a medida que una los nombres de los viajeros, sus personajes favoritos.



Los DS que incluyen el sistema Iris permiten el acceso a la inteligencia artificial Chat GPT.

A fuego lento, así ha cocinado Hyundai su primer modelo eléctrico de altas prestaciones, el Ioniq 5 N, aprovechando la experiencia adquirida con laboratorios rodantes como lo fueron el prototipo RM20e, el Veloster N ETCR de competición o más recientemente el RN22e, un coche que escondía la verdadera tecnología eléctrica de altas prestaciones que heredaría finalmente el Ioniq 5. Rendimiento y comportamiento "ultra"... para poder conducir, también con total normalidad por carretera abierta, sin efectos colaterales para el compromiso ecológico y sostenible que se ha marcado Hyundai como rumbo y estrategia. La potencia del Ioniq 5 es, sencillamente, descomunal, pero hay un elemento estratégico que ha permitido llegar a semejante nivel de rendimiento y puesta a punto: su plataforma E-GMP y sus baterías de cuarta generación que se utilizan por primera vez en este modelo, con una capacidad de 84 kWh. Dos motores eléctricos capaces de girar hasta 21.000 rpm son los responsables de que el Ioniq 5 N pueda entregar 650 CV de potencia en su modo N-Grin Boost, el más radical de todos. Pero Hyundai no solo ha querido poner foco en las capacidades prestacionales, también en el comportamiento dinámico. La estructura ha sido reforzada, la dirección mejorada, las suspensiones tienen una puesta a punto específica, mientras que la sofisticada electrónica consigue que el Ioniq 5 N pueda comportarse como un verdadero coche de carreras. Modos como el N-Drift Optimiser permiten mantener el ángulo adecuado de derrape ayudándose de diferentes sensores del coche. El Torque Kick Drift emula la acción de un embrague para que el eje trasero rompa la adherencia de forma instantánea. N-Torque Distribution saca petróleo de la distribución de par entre ejes, ayudado del diferencial trasero de deslizamiento limitado, pudiendo configurar hasta 11 niveles diferentes de reparto de par entre el eje delantero y trasero. Y no, el Ioniq 5 no es un demostrador de hasta dónde puede llegar la marca con el desarrollo de sus coches, sino la primera pieza de una saga que seguirá dejando huella.

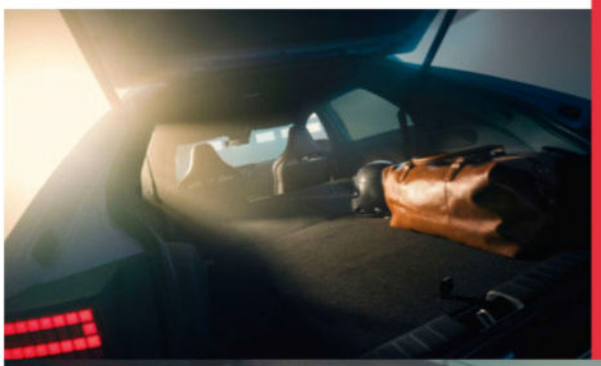
HYUNDAI

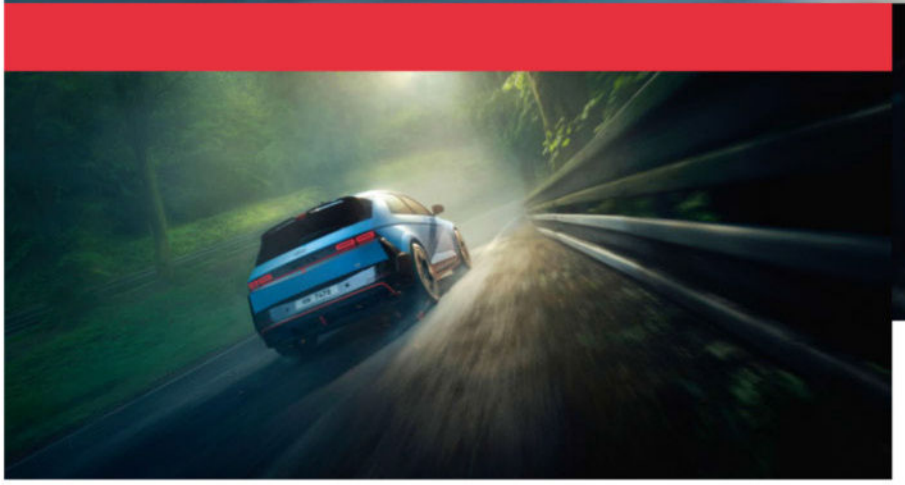
ÉLITE

Una renovación total de producto deja a Hyundai como la marca con más potencial de crecimiento, demostrando además que su nivel de exigencia no tiene límites: novedades como el Ioniq 5 N o la nueva generación del Santa Fe lo dejan claro.

RRF. FOTOS: HYUNDAI

Las baterías de cuarta generación, con 84 kWh de capacidad, proporcionan mayor potencia de salida gracias al nuevo inversor de dos etapas con mayor eficiencia energética.





N-Pedal. Hyundai ha definido una programación diferente para la función One-Pedal que prioriza las reacciones del coche en paso por curva por encima de la eficiencia.

HYUNDAI SANTA FE

REVOLUCIÓN

La quinta generación del SUV grande de la marca —ya han pasado 23 años desde que viera la luz este modelo— deja claro el instinto de superación de Hyundai. No cabe duda de ello, a tenor del diseño y mucho menos de la nueva tecnología a bordo. Basado ahora en formas más cuadradas, Hyundai saca buena tajada de este estilo logrando un interior con una habitabilidad espectacular... pero también un aspecto exterior rompedor y francamente llamativo. Cambian las dimensiones exteriores, pero también las proporciones. Por ejemplo, es un coche con 6 cm más de longitud que antes, ahora con 4,83 metros de longitud total, que también tiene más batalla, 2,81 metros exactamente, pero que distribuye la carrocería con nuevas proporciones: acorta el voladizo delantero, algo que contribuye a darle un aspecto más poderoso y a la vez dinámico, y aumenta el voladizo posterior, un indicativo de que el Hyundai Santa Fe va a ser un coche con una capacidad asombrosa.

De hecho, no solo lo es, sino que la marca le ha dado un giro radical al concepto de versatilidad con la intención de llevar una mano ganadora en la dura partida de SUV grandes con capacidad para siete pasajeros. Su maletero alcanza los 725 litros cuando la tercera fila está ocupada, unos 150 litros más que antes. La tercera fila, además, cuenta con respaldos reclinables en 10 grados, mientras que la segunda fila, abatida, deja una superficie de carga completamente plana, siendo además regulable longitudinalmente.

El habitáculo también ha dado un salto en calidad y tecnología. Siguiendo el concepto de sus últimos vehículos eléctricos, el salpicadero fusiona en una pantalla curva el cuadro de relojes digital y el sistema multimedia, con sendas pantallas de 12,3 pulgadas. En la consola, ahora liberada del mando del cambio de marchas al ubicarse en la dirección, se emplaza una tercera pantalla de 6,6 pulgadas, rodeada de mandos físicos dedicados a la climatización. Los detalles llegan hasta ofrecer una bandeja de esterilización mediante rayos UV alojada en la guantera principal.

Aparte de abandonar definitivamente el Diésel, en Europa la oferta de motores será diferente a otros países. En el momento del lanzamiento, previsto para los primeros meses de 2024, se lanzarán dos versiones, una híbrida y otra híbrida enchufable, la primera con 235 CV y 363 Nm de par, consumos de 6,5 l/100 km en el primer caso y de 1,6 l/100 km en el segundo. Próximamente, Hyundai ampliará la información técnica de ambos propulsores que tienen como base térmica el motor 1.6 T-GDi así como la potencia global del PHEV.

Faros y grupos ópticos en forma de H, poderosos pasos de rueda con diseño anguloso junto a formas de carrocería que optimiza el volumen interior son las nuevas claves de diseño del Hyundai Santa Fe, un SUV que sube de categoría... y no sólo por su tamaño extra.

Una para todo. A diferencia de otras arquitecturas eléctricas, E-GMP se ha diseñado desde cero sin límites en cuanto a variedad de formatos de vehículos que se pueden desarrollar a partir de ella.

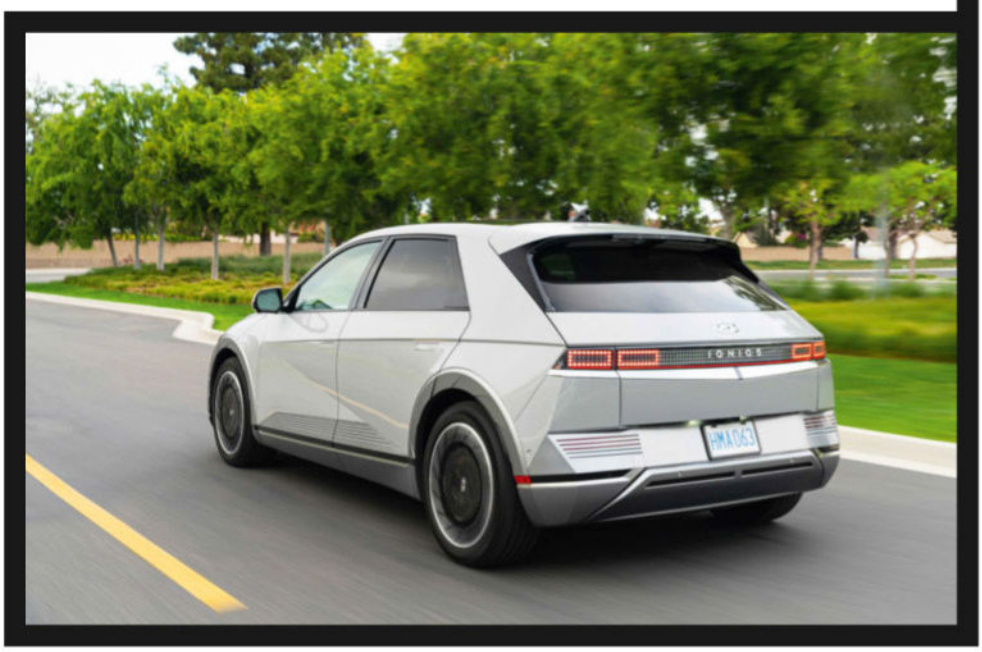
ARQUITECTURA MULTIFORMATO

E-GMP: LOS CIMIENTOS DE LA NUEVA ERA ELÉCTRICA

Es la base que acoge ya la electrificación más moderna y sofisticada del grupo Hyundai y Kia, aunque convivirá con arquitecturas mixtas como la del Kona que admiten motorizaciones térmicas o cien por cien eléctricas. Si por algo destaca es por su modularidad, adelantándose a la MEB de VW, por ejemplo, ya que permitirá varias configuraciones de vehículo, ya sea en formato de carrocería, separación de ruedas a lo largo o ancho, y también en altura respecto al suelo. Se usará, por tanto, indistintamente en coches medianos o grandes, ya sean berlinas o SUVs, superando los 600 km de autonomía, como ya ha demostrado el Ioniq 6, siendo totalmente válida para versiones de carácter deportivo, como es el caso del recién presentado Ioniq 5 N, con hasta 650 CV, o para acoger a su vez evoluciones en cuanto a tecnologías de baterías —de hecho, la marca ya ha montado una cuarta generación de baterías con 84 kWh de capacidad—. Hyundai no se obsesiona con altas capacidades de batería, que supondrían un exceso de kilos que sacrificarían la relación eficiencia/autonomía, ya que la plataforma E-GMP tiene un as en la manga en cuanto a potencia de carga gracias a la arquitectura eléctrica mixta de 400/800V que utiliza: admite potencias de carga de hasta 350 kW y puede ofrecer 100 km extra de autonomía con solo 5 minutos de carga cuando se conecta a super-

Arquitectura de propulsión o tracción total, con motor o motores síncronos que unifican la unidad de potencia, el inversor y la transmisión en un único módulo para conseguir gran compacidad, ligereza y contribuir junto a la batería en un bajo centro de gravedad.

cargadores. Además, emplea un sistema bidireccional, pudiendo usar las baterías como fuente de energía para otras aplicaciones, ya sea para alimentar un aparato eléctrico, una vivienda entera o devolverla a la red eléctrica.
En el apartado dinámico, esta plataforma E-GMP ha demostrado lograr un mejor rendimiento en curva y una gran estabilidad a altas velocidades gracias a la óptima distribución de pesos y al bajo centro de gravedad. Parte de este comportamiento mejorado vendrá de un sistema de suspensión trasera de cinco brazos. Cortos voladizos, amplia batalla y suelo plano permiten una distribución inteligente del espacio. También destacan, asociados a esta plataforma E-GMP, unos paquetes de baterías con una densidad energética mejorada en un 10 por ciento, lo que permite economizar peso y tamaño para un rendimiento similar.



IONIQ 5... 5 ESTRELLAS

Hyundai no ha lanzado el Ioniq 5 para competir con el resto, sino para destacarse del resto, y ya desde la base tiene un elemento que lo hace: su arquitectura cuyos secretos te hemos contado en el cuadro adjunto. Su versión más radical, el Ioniq 5 N que abre este mismo artículo, es la verdadera demostración de las capacidades que puede tener la marca en general y del modelo y su contenido técnico en particular. Pero el Ioniq 5 también ha nacido como un audaz SUV para anticipar la verdadera electrificación inteligente.
Tres versiones componen la gama de este SUV de 4,6 metros de longitud que encierra un innovador diseño en su puesto de conducción, gran capacidad en las plazas traseras y un maletero que oscila entre los 588 litros de los RWD y los 555 litros de los AWD. El modelo base combina el motor trasero de 170 CV con la batería de 58 kWh, anunciando un consumo de 16,7 kWh y una autonomía de 384 km. Con baterías de 77 kWh, el rendimiento de la versión intermedia asciende hasta los 228 CV y la autonomía declarada supera el medio millar de kilómetros, mientras que la versión hasta ahora tope de gama, por debajo del inminente Ioniq 5 N, emplea dos motores que dotan de tracción total al vehículo, rinde 325 CV y con 77 kWh de batería consigue 454 km de autonomía. Según la motorización, la potencia de carga varía entre 180 y 350 kW.

El Hyundai Ioniq 5 llegó para redefinir la experiencia de la movilidad eléctrica. La versión de potencia intermedia saca jugo a su batería de 77 kWh superando los 500 km de autonomía, pudiendo cargar, además, a potencias de 240 kW.

IONIQ 6

HYUNDAI IONIQ 6

CLASE SUPERIOR

A la vista está que el Ioniq 6 no es un coche convencional. Hyundai lo ha diseñado de esta manera porque ha buscado que su coeficiente aerodinámico sea lo más bajo posible, lo cual es especialmente beneficioso para lograr la mayor eficiencia y autonomía y conseguir un nivel bajo de ruido durante la conducción, algo que el Ioniq 6 ha logrado con creces. Solo hay un coche de producción con un coeficiente aerodinámico (Cx) más bajo que él, el Mercedes EQS. Cuando lo conduces, también notas que el silencio y la suavidad de la marcha son cualidades destacadas, al igual que el bajo consumo, no solo el anunciado.

Además de esto, hay otras características que hacen que el Ioniq 6 sea un buen coche eléctrico, o más que eso, un automóvil magnífico. La primera de ellas es que Hyundai ha facilitado enormemente el proceso de carga debido a su arquitectura eléctrica de 800 voltios, lo que permite potencias de carga de hasta 240 kW, curvas de carga muy eficientes y tiempos realmente cortos para cargar la batería hasta el 80% de su capacidad total en puntos de alta potencia. Además, el Ioniq 6 utiliza protocolos de carga Plug&Charge —si la red es compatible— de manera que los datos de pago están asociados al chasis del coche y el usuario solo tiene que enchufar el coche y esperar a que esté cargado, sin necesidad de utilizar ninguna aplicación o método de pago adicional. Por último, el planificador de ruta integrado en el sistema de navegación funciona muy bien y permite programar el viaje con garantías y precisión al estimar el kilometraje real, la autonomía con la que llegaremos al punto de carga y el tiempo que se tardará en realizar toda la operación, introduciendo previamente el porcentaje de carga que deseamos alcanzar.

El Ioniq 6 se ofrece con tres motorizaciones, cada una asociada a una línea de acabado: "Light" para la versión de 151 CV, tracción trasera (RWD) y batería de 53 kWh de capacidad; "Star" para la que tiene 228 CV, tracción trasera (RWD) y batería de 77 kWh; y "Energy" para la de 325 CV, tracción a las cuatro ruedas (AWD) y la misma batería que la versión anterior. En términos absolutos, no es el coche más barato de su categoría, pero es el que ofrece más equipamiento, por ejemplo. Según las descripciones de los motores, las autonomías son de 429 km, 614 km y 519 km, respectivamente. Por lo tanto, es uno de los coches eléctricos con mejor relación entre el tamaño de la batería y la autonomía, lo cual es resultado de los bajos consumos anunciados, perfectamente representativos en condiciones de conducción normales (también en viajes, donde son mucho más bajos que el promedio) y fuera del alcance de muchos otros coches eléctricos que son más pequeños, más ligeros o menos potentes. En su versión de 228 CV, encontramos el punto de equilibrio entre prestaciones —o más bien, sensación de potencia—, precio y autonomía.

Suavidad, silencio de marcha, alta potencia efectiva de carga, consumos reales muy bajos o un excelente planificador de ruta hacen del Ioniq 6 uno de los mejores eléctricos para viajar.

JEEP

ECOOFF-ROAD

Genuinos Jeep, sí, pero eléctricos a partir de ahora. El Avenger fue el primero, al que seguirá el Recon en 2024, conservando el ADN del Wrangler en cuanto a capacidades extremas y estilo.

RRF. FOTOS: JEEP

No temas, el incansable Wrangler seguirá teniendo cuerda para rato, y precisamente es una de las novedades de la marca para principio de año. Vendrá con un sistema de infoentretenimiento actualizado, una pantalla táctil grande, eje trasero modificado, mejoras en el equipamiento de seguridad, pero con el sistema de propulsión sin cambios... ni falta que hace ya en la actualidad después de haber actualizado sus sistemas de transmisión. Y así lo mantendrá la marca en nuestro continente hasta que legalmente pueda venderse. Queda mucho aún, y llegarán nuevos productos que encarnan la auténtica filosofía Wrangler, como el Recon, su sucesor natural. Eso sí, se venderá como modelo exclusivamente eléctrico.

Empleará una de las nuevas arquitecturas SLTA desarrolladas por Stellantis para eléctricos de nueva generación, y por tanto, un chasis monocasco. Aunque aún se desconocen con exactitud la batería o sus motores, todo apunta a que dispondrá de versiones bimotor con un rendimiento global de 600 CV y hasta 600 km de autonomía eléctrica. Y sí, pese a su tecnología, seguiremos hablando de bloqueos de diferencial electrónicos, de estabilizadoras desacoplables, de reductora y un sin fin de elementos necesarios para que el Recon se corone como el nuevo rey de la escalada, ahora incluso con la posibilidad de añadir funciones impensables en vehículos térmicos gracias al absoluto control que la gestión electrónica podría realizar con el reparto de par de cada una de las ruedas.

Aunque de línea actualizada y más moderna, su diseño es una continuidad del Wrangler, también se podrán quitar fácilmente las puertas laterales, crostales posteriores o descubrir el techo mediante una lona corrediza. Tras él, Jeep seguirá con su secuencia de nuevos eléctricos que llegarán a finales de 2024, como el Wagoneer S, o ya en 2025, como el Compass o Renegade.

E-HYBRID, EL NUEVO AS DEL BENJAMÍN

JEEP AVENGER E-HYBRID

El Avenger ha demostrado que un Jeep urbano tiene sentido, y así lo avala el éxito que está teniendo. Tanto es así que en algunos mercados, como el nuestro, se dispone de una versión térmica adicional a la eléctrica y, a partir de ahora, también una nueva híbrida. El motor de partida es el mismo que el Avenger de gasolina y la fórmula es también idéntica a la empleada por el grupo Stellantis en otros modelos de Peugeot o Citroën: el 1.2 Turbo de 3 cilindros recibe el inestimable apoyo de una unidad eléctrica de 29 CV alimentada por una batería de 48V para mover al Avenger a baja velocidad o complementar el empuje del motor térmico. No cambia la potencia final, que se mantiene en 101 CV, pero sí lo hace la solvencia mecánica a la hora de ganar velocidad, además de lograr reducir los consumos y las emisiones de la versión de la que deriva, dejando la media en 5,1 l/100 km y las emisiones en 111 g/km. Esta tecnología también aporta el distintivo ECO.

La versión e-Hybrid sólo está disponible con el cambio automático de nueva generación, un doble embrague de 6 marchas que integra el motor eléctrico.

Incombustible Wrangler. Convivirá con el eléctrico Recon y además recibirá una actualización a principios de año dedicada al área digital.

OPEL

GRAN FUTURO

La marca alemana de Stellantis, Opel, realiza uno los más fructíferos cambios de su historia con una fuerte maquinaria tecnológica y de imagen que la impulsa a modelos como el Crossland y Grandland o la gran apuesta del Corsa eléctrico, aunque no son los únicos, con vista las nuevas generaciones.

JMGR. FOTOS: OPEL

La fuerza del Grupo Stellantis se está haciendo notar desde el principio. Con Opel, la marca alemana del grupo, la apuesta de avance augura un gran futuro. La renovación de muchas de sus líneas viene siendo una tónica significativa, como la unificación de la imagen de marca con el frontal Opel Vizor, del que el fabricante se siente muy orgullosa (incluido en los comerciales ligeros). Una "cara" que traslada la primera impresión a tiempos más actuales y, sobre todo, a tecnología. No solo porque en su mayoría, además, plantea como mínimo la posibilidad de los faros LED más capaces (mayor número de LED por grupo óptico), también porque cada vez que un modelo lo adopta es sinónimo de renovación o actualización profunda. Eso incluye digitalización interior y más y mejor equipamiento. Tanto el Crossland como el Grandland son precisamente dos de los coches de la gama de Opel dispuestos a dar el salto en 2024 para situarse en la órbita buena. Plantearán, un mejor paso hacia la movilidad sostenible del futuro (2028) con la incorporación a la gama de versiones 100% eléctricas mejoradas, junto a motores de combustión que poco a poco tornan su protagonismo con la hibridación. De esta forma el estarían en la plataforma de lanzamiento con una mecánica presumiblemente ya conocida, por ejemplo, la del Corsa eléctrico de 156 caballos y batería de 54 kWh de capacidad. Adaptará también esa oferta a micro-híbridos, echando mano de del maridaje al bloque de gasolina 1.2 Puretech superando ampliamente los 100 CV.

RENOVACIÓN EMPRESARIAL

COMBO, VIVARO Y MOVANO

Los comerciales ligeros (LCV) se actualizan. Frontal Opel Vizor en dos. La Combo en 2 longitudes actualiza su oferta de motores. La Electric mejora en aptitudes: autonomía de 330 kilómetros (50 más), hasta 780 kilos de peso de carga y hasta 750 remolcables. Y dependiendo, cambio manual o automático. Mejores interiores y un nutrido equipamiento; para más adelante, propulsión por hidrógeno mediante pila de combustible, también la Vivaro, que adopta similares cambios. Varias carrocerías (de 4,98 a 5,33 metros) ofrece hasta 6,6 metros de volumen y hasta 1,4 toneladas de carga. La Eléctrica, batería de 50 kWh o 75, y potencia de 136 CV; con la segunda gana 20 kms de autonomía (350 en total). Los diésel, de 120 a 177 caballos. Renovación que integra la plataforma Snapdragon Cockpit de Qualcomm Technologies2, o ultimísima digitalización. Destaca la pantalla táctil de 10" y los 18 ADAS. Opel ya admite pedidos de la Movano (desde 23.600 euros), que mejora el equipamiento. El diésel, el 2,2 litros, con 120, 140 o 165 CV (Euro 6d) y cambio de 6 velocidades. Movilidad eléctrica: motor de 122 CV, batería de 37 kWh o de 70, y 117 o 224 kms de autonomía.

Moderno y tecnológico con materiales de calidad, selector de cambio versátil, volante multifunción, diseño ergonómico y pantalla de 10".

OPEL CORSA ELECTRIC

136 O 156 CV Y 404 KMS DE AUTONOMÍA

Uno de los productos con más solera en nuestro mercado, y otros tantos a nivel mundial, es el Opel Corsa, fabricado en Figueruelas, Zaragoza, y que cumple más de 40 años entre nosotros. Su última revisión de 2023 para 2024 ha resultado la mejora idónea de un compacto muy bueno con una actualización estética superior, mayor rango de equipamiento y en la inclusión de otra versión eléctrica en la gama, así como una visión más global de su objetivo de ventas, incluyendo la Generación Z entre sus ambiciones de expansión. Así, el Opel Corsa Electric, antes Corsa-e, se estructura ahora como una gama de dos versiones correspondientes a dos potencias distintas y acabados. Por un lado, el escalón de acceso de 136 caballos con batería de 50 kWh de capacidad, acabado Edition y una autonomía de 357 kilómetros, superando ya ampliamente los estudios que indican que en ciudad la media es de 50 kilómetros recorridos por la mayoría de los usuarios de coches. Tiene un consumo homologado de 15,7 kWh/100 km y puede cargar a 100 kW en C. C. y 11 en C.A. (4,5 horas para un carga total, y solo 30 minutos del 0 al 80% en C.C.). Su precio arranca en poco más de los 32.000 euros sin contar ninguno de los descuentos y/o ayudas como el ampliado Plan Moves III. Por otro lado, la nueva versión de 156 caballos que plantea también una batería de mayor densidad energética y que eleva esa capacidad hasta los 54 kWh sin aumentar el tamaño ni el peso general en otro de esos alardes tecnológicos del modelo.

Este gris es nuevo en la gama de colores, y el acabado GS se reconoce por detalles en negro como retrovisores, etc., al igual que el techo pintado en el mismo color.

El Opel Corsa cumple más de 40 años. Ahora amplia u objetivo también a la Generación Z, exigente y tecnológica con las nuevas alternativas de movilidad sostenible.

Se vende con el acabado GS (desde 35.900 euros y con interesantes condiciones de financiación) y de paso se erige como el de mayor equipamiento con similares características de carga. Esta versión más potente en caballos y batería, también incorpora una bomba de calor encargada de la climatización y también nuevos parámetros en la transmisión. Con todo ello, llega hasta los 404 kilómetros de autonomía y un consumo homologado también muy positivo de 14,2 kWh/100 km. Queda claro que que se atreve con la ciudad sin problemas y con viajes por carretera sin miedos.

Destaca un exterior muy moderno y actual, tecnológico también. El potente sello del Opel Vizor en el frontal, con faros LED (Intelli-Lux LED Matrix Light) mejorados con 14 leds, junto a detalles de colores exteriores nuevos, llantas, antena tipo aleta de tiburón, etc. actualizan sobremanera la gama, haciéndola aún más atractiva para todo tipo de usuarios; el GS se reconoce por detalles como carcasas de retrovisores y el techo en en negro. Es un coche muy cómodo en conducción con una respuesta eléctrica igualmente destacable que lo hace utilizable no solo en ciudad, como apuntábamos, sino también en carretera por repuesta, aplomo en asfalto y autonomía. Ofrece tres tipos de conducción por botón y de menor a mayor economía de consumo: Eco, Normal y Sport, con el mando Drive Mode y con todos con una gran respuesta al acelerador y un excelente confort de marcha. Contribuye a todo ello también un interior igualmente actual y tecnológico además de espacioso para su segmento. La pantalla central ha ganado enteros al ser de 10 pulgadas en el GS. Igualmente, los asientos son aún mejores, de mayor comodidad y recogimiento y destaca el selector del cambio que entierra la vieja palanca de cambios, alcanzo mayor versatilidad.

El Opel Vizor, o el nuevo frontal sello de la marca que incluye mejores faros LED, o el logo detrás con el nombre del modelo, también identifican a la versión eléctrica.

PEUGEOT

GENERACIÓN CERO

Comprometida a electrificar su gama en 2025, la estrategia de Peugeot no sólo se ciñe, sin embargo, a tecnologías de propulsión, sino también al relanzamiento de nuevos SUV con aún más emoción en diseño y conducción.

RRF. FOTOS: PEUGEOT

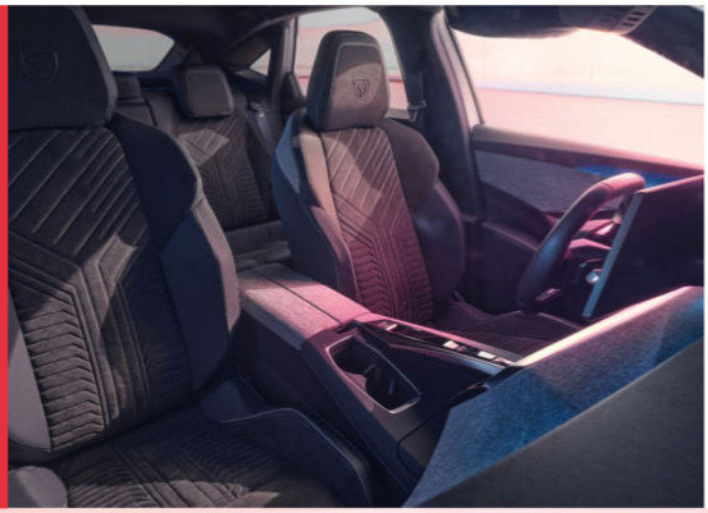
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Vaya estreno del grupo Stellantis con su primera aplicación de la plataforma SLTA. En este caso, la Medium es el esqueleto de la ya es la tercera generación del E-3008 y, no muy tarde, de otros modelos de la marca, como el 5008 derivado de él. Asegura compatibilidad con sistemas de propulsión eléctrica, híbrida e híbrida enchufable, aunque esas dos últimas tecnologías llegarán más tarde y no a todos los mercados. También ofrece amplitud interior, libertad para dar rienda suelta a un un diseño mucho más emocional, caracterizado ahora por una zaga que insinúa formas coupés y, sobre todo, sofisticada digitalización, diversas opciones de motores eléctricos y megabaterías, proclamándose líder en capacidad para almacenar energía en relación al tamaño del piso del vehículo. Se lanza en febrero con dos niveles de acabado, Allure y GT y tres posibles

x.com/byneontelegram
byneon Neon147

E-3008

Eléctrico... Y más sostenible. Peugeot ha aumentado la cantidad de material reciclado que se emplea en su fabricación; hasta 500 kg en total lo representan aceros y aluminios ecológicos, polímeros y plásticos renovables.



El nuevo E-3008 tiene ahora una longitud de 4,54 m, 1,89 m de anchura y 1,64 m de altura. Las versiones de dos ruedas motrices cuentan con un maletero de 520 litros, de 470 litros en el caso del AWD.

paquetes adicionales para simplificarle al cliente la configuración.

En cuanto a las especificaciones, la marca destaca entre sus semejantes al lograr un récord de 700 km de autonomía para su versión de mayor capacidad, la Long Range. Esta está equipada con baterías de 98 kWh y un motor delantero de 231 CV. La segunda batería, con 76 kWh, es la empleada en las otros dos versiones extremas en la gama. La primera dispone de una potencia de 210 CV y una autonomía de 525 km, mientras que la segunda equipa dos motores, uno delantero de 213 CV y otro trasero de 113 CV además de modos Normal, Eco o Sport, estas versiones tienen un modo más de conducción, el AWD—, logrando una potencia global de 320 CV e igualando esa misma autonomía.

La frenada regenerativa contará con tres niveles de intensidad que se pueden seleccionar mediante las levas ubicadas en el volante, con niveles de deceleración entre 0,6 m/s2 y 1,8 m/s2, respectivamente. Las unidades eléctricas son de nueva generación, desarrolladas en colaboración con Nidec. Ambas baterías tienen capacidad de carga de 11 kW en corriente alterna y hasta 22 kW, mientras que en corriente continua admiten hasta 160 kW, asegurando tiempos de carga de media hora o incluso menos para alcanzar el 80% de capacidad.

Si la carrocería sugiere dinamismo, también promete amplitud para en las tres dimensiones y gran capacidad de carga en su maletero pese que la luneta conforma un tercer cuerpo coupé.

Revolución, también, en el interior gracias al nuevo concepto i-Cockpit Panorámico, fusión de doble pantalla con 21" y posición sobrealevada, más una pantalla adicional para los i-Toggles donde poder programar hasta diez funciones diferentes.

Desembarco inminente del E-308 con el nuevo motor y paquete de baterías estrenado en el E-2008, entre otros: 156 CV y 54 kWh.

DE PLATAFORMAS, MOTORES Y BATERÍAS

E-3008, E-408 Y E-5008

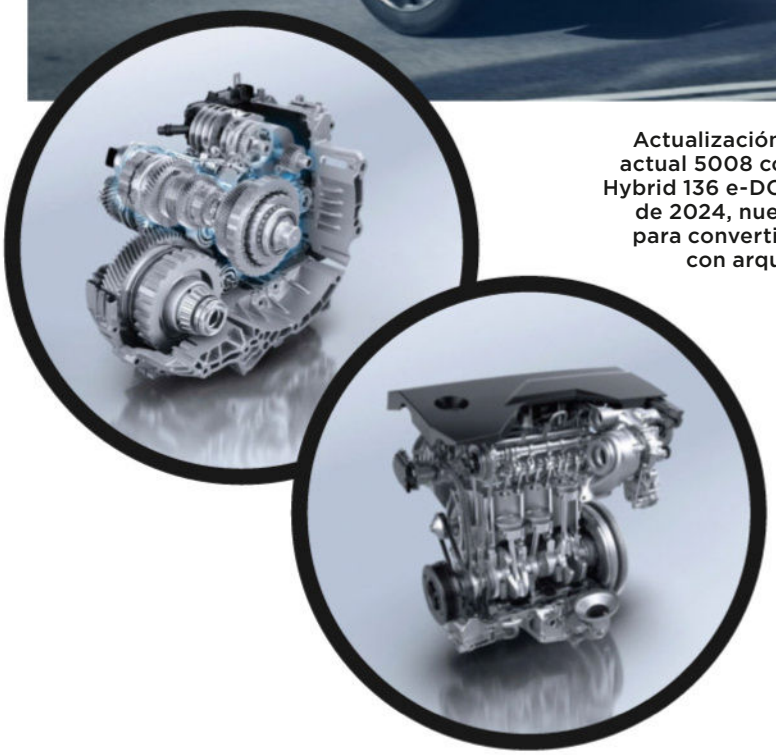
Diferentes gamas, diferentes necesidades, distintos tipos de electrificación. Las nuevas arquitecturas STLA están claras que llegan para quedarse, pero la EMP2, como la que utilizan actualmente todos los modelos que reúne esta doble página, puede seguir dando mucho juego en según qué segmentos. Es por ello que el Peugeot 308 puede convertirse en eléctrico sin necesidad de grandes cambios, manteniendo el resto de propulsores ya existentes en la gama e incluso añadiendo un inédito híbrido autorrecargable.

El Peugeot E-308 se ofrecerá en las dos carrocerías de la gama. Por ejemplo, el familiar sigue conservando 608 litros de capacidad de carga y utilizará tanto el motor eléctrico de nueva generación que Peugeot ya ha utilizado recientemente para dinamizar sus modelos 208 y 2008 eléctricos, como las baterías más recientes que se emplean sobre esa arquitectura. Así, estos Peugeot E-308 que se lanzarán de forma inminente al mercado contarán con 156 caballos, 260 Nm de par y baterías de 54 kWh de capacidad que se pueden cargar a 11 y 100 kW en corriente alterna/continua, respectivamente. Un conjunto mecánico que se está extendiendo también por otras marcas del grupo y que ha demostrado sobradamente su eficiencia: Peugeot anuncia un consumo de 15 kWh/100 km. Obviamente, con el tamaño disponible de batería, el Peugeot E-308 no busca autonomías disparatadas, sino una utilización inteligente del vehículo eléctrico en el uso cotidiano, aunque con posibilidades

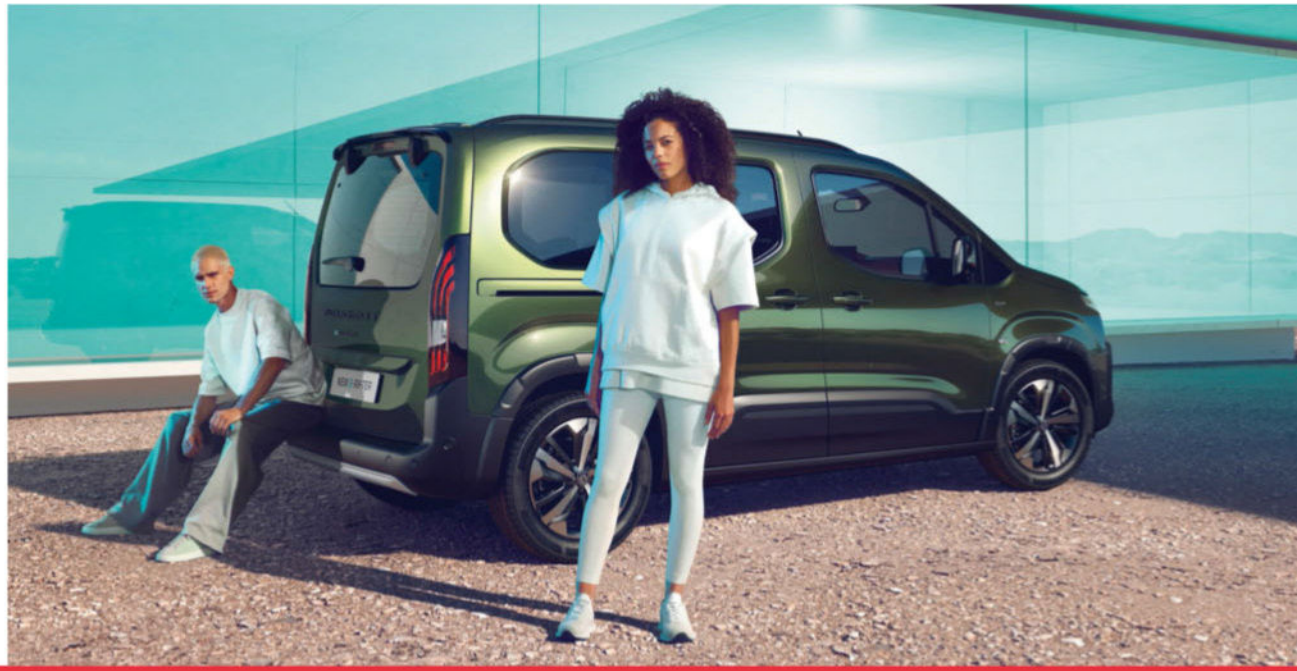
para afrontar también viajes de largo recorrido.

Para el 408, por su parte, se seguirá una estrategia algo distinta. Peugeot ya ha confirmado la llegada de su versión eléctrica, el E-408, para septiembre de 2024, pero tratándose de un coche con un posicionamiento más ambicioso que el 308, la marca sube aquí también el nivel de su electrificación. Conservará la arquitectura EMP2, también el resto de motorizaciones híbridas enchufables, pero en este caso, el "swap" eléctrico será semejante al que DS empleará en su futuro DS4 a baterías. Nidec proporcionará, por tanto, un motor más potente que el que usa el E-308, cuya potencia se estima en unos 200 CV, mientras que la Joint-Venture junto a Total-Saft proporcionaría también un paquete de baterías, fabricado en Francia, por cierto, acorde a las nuevas especificaciones y exigencias que Peugeot ha puesto en este coche.

Por su parte, el 5008 tendrá novedades dobles, escalonadas y una de ellas se extenderá también a diferentes vehículos no solo de la marca, sino del grupo. Se trata de la nueva variante híbrida que reemplazará al motor 1.2 Turbo PureTech y su cambio automático EAT8. Es una unidad basada en este mismo motor térmico, con ciclo Miller, una caja de cambios de doble embrague y 6 marchas que integra un motor eléctrico de 28 CV que se alimenta de la batería de 48V y 0,9 kWh de capacidad ubicada bajo el asiento. Un híbrido autorrecargable con 136 CV que aporta ventajas de utilización gracias a su etiqueta ECO y de uso debido a la mayor eficiencia. Lo usará el 5008 hasta que, en agosto de 2024, salga la nueva generación, basada en el E-3008 pero conservando una carrocería diferenciadora y capacidad interior para hasta siete pasajeros.



Actualización mecánica del actual 5008 con el motor 1.2 Hybrid 136 e-DCS6. En agosto de 2024, nueva generación para convertirse en E-5008 con arquitectura STLA Medium.



Cada vez hay más clientes que ven este tipo de vehículos la verdadera solución a sus necesidades de transporte... y no sólo por capacidades, también por tecnología de propulsión.

NEGOCIO Y OCIO... SOSTENIBLE

PEUGEOT E-RIFTER

Metamorfosis de furgón o comercial ligero fundiéndose con el estilo más campero y moderno. Ahora, el E-Rifter cuenta con la misma imagen que los modelos más modernos de la marca. Se seguirá vendiendo con dos tamaños y diferente capacidad interior: mientras que la versión corta tiene 4,40 m de longitud y capacidad para 5 pasajeros, la larga se desmarca hasta los 4,70 m y amplía la capacidad de transporte con una tercera fila de asientos que se puede eliminar y sacar del vehículo; la capacidad de carga con los asientos abatidos es de hasta 775 litros para el modelo de 5 plazas y hasta 4.000 litros en la versión larga. Mucho más moderno por fuera, la adopción del i-Cockpit o la pantalla de diez pulgadas del sistema digital, basado también en el diseño del 308, aportan al Rifter un aspecto que para nada tiene que envidiar al de un turismo. Y si como tal puede haber alguna limitación, tal vez tenga que ver con la velocidad máxima limitada que ha impuesto Peugeot, de solo 135 km/h, dejando claro que el E-Rifter tiene un claro enfoque de movilidad sostenible gracias a su tecnología de propulsión totalmente eléctrica, utilizando el motor de 136 CV de la versión anterior, el mismo que emplean otros modelos del grupo. Igualmente, la batería sigue siendo la de 50 kWh de capacidad, con la que anuncia una autonomía de 320 km. Es cierto que, dada la diferencia en tamaño y capacidad de carga, se hubiera agradecido que al menos la versión de 7 plazas pudiera estar también disponible con el motor de 156 CV y la batería de 54 kWh de capacidad, la misma combinación que Peugeot pasa a montar

en el E-308, aunque de momento hay que conformarse con la configuración más "sencilla". Es más que probable que en un futuro la marca dé esta segunda opción, ampliando la gama. De cara a planificar viajes, el E-Rifter sí cuenta con una potencia de carga de 100 kW en corriente continua para recargar en solo media hora el 80% de la batería, mientras que en corriente alterna equipa un cargador embarcado de 7,4 kW que opcionalmente puede ser de 11 kW.

En cuanto al equipamiento, Peugeot ha incorporado nuevos asistentes de conducción, incluyendo alerta de cansancio, lectura de señales de tráfico, asistente de cambio de carril o frenada automática de emergencia con detección de peatones y ciclistas. También se ha reforzado la asistencia al aparcamiento, con 12 sensores distribuidos entre la parte delantera y trasera, así como por el sistema VisioPark de 180 grados y equipado con una cámara de marcha atrás de alta definición.

COMERCIALES

Además del renovado E-Traveller con la gama 2024 actualizada, Peugeot también es líder en cuanto a alternativas de movilidad sostenible para el transporte, con tres modelos diferentes que, a su vez, ofrecen variantes distintas. El E-Partner sigue siendo la furgoneta compacta por excelencia para la ciudad, disponible en dos longitudes diferentes con las mismas capacidades internas que la versión de combustión —hasta 4,40 m^3—, capacidad de carga de hasta 1.000 kilos y 280 km de autonomía eléctrica.

El Expert, por su parte, traspasa ya la dimensión del camión versátil, también se ofrece en dos longitudes de carrocería, puede cargar hasta una tonelada o paquetes de hasta 6,6 m^3 y logra una autonomía eléctrica de 330 km. La Peugeot Expert, además, es también uno de los primeros vehículos en ofrecer de serie una opción de vehículo comercial totalmente eléctrico alimentado por pila de hidrógeno, demostrando que posiblemente sea la solución más adecuada para vehículos de transporte medio y pesado, todo ello sin sacrificar la zona de carga respecto a la versión eléctrica de baterías, y alcanzando una autonomía de 400 km con el repostaje de uno de los combustibles más limpios del planeta, el hidrógeno.

El Boxer es un camión ligero de gran formato disponible en 4 longitudes y 3 alturas diferentes, y cuya versión cien por cien eléctrica permite cubrir hasta 224 km de radio de acción, pudiendo acceder, como las anteriores comerciales de la marca, a zonas de bajas emisiones al tratarse de un vehículo CERO.

Vehículo eléctrico en todas sus posibles derivadas, también en comerciales o con tecnología de pila de combustible como el utilizado en el Expert de hidrógeno.

POLESTAR

ESPÍRITU DEPORTIVO 100% ELÉCTRICO

Tras consolidar su berlina media, llega el turno para pensar a lo grande: SUV´s para la categoría superior, baterías de más de 100 kWh, versiones con más de 500 CV o un estilo de diseño innovador para este próximo 2024, seguido de nuevas berlinas y un roadster para el siguiente año.

RRF. FOTOS: POLESTAR

Con el modelo 2 recién actualizado, ganando autonomía, cambiando sutilmente el diseño o modificando la personalidad dinámica del coche —al igual que Volvo, el motor principal ha pasado al eje trasero—, llega el turno de despegar a lo grande para colocar en el mercado una verdadera escalera de color. Las denominaciones van a ser fáciles de recordar: el siguiente modelo en escena es el Polestar 3, un SUV aspiracional de gran tamaño. Si el 2 apuntaba maneras en diseño, el 3 deja claro que Polestar tiene un don para hacer coches de porte imponente aún cuando mantiene una filosofía minimalista en sus líneas. El Polestar 3 medirá 4,90 m de longitud y tendrá una batalla de prácticamente tres metros, donde se aloja una batería ya de nueva dimensión: 111 kWh de capacidad que se puede cargar a 250 kW y propulsa, de momento, versiones con Dual Motor de alta potencia: 489 o 517 CV. En su afán de mejorar la experiencia de conducción a los conductores más exigentes, Polestar ha desarrollado un diferencial trasero mediante embragues (Torque Vectoring Dual Clutch) para conseguir un comportamiento más deportivo, además de ofrecer versiones Performance Pack que afectan a frenos, ruedas, suspensión o puesta a punto. Tendrá un maletero de 484 litros —más 32 litros bajo el capó delantero— y en el habitáculo, además de generoso espacio, destaca la nueva pantalla multimedia con sistema operativo Android Automotive y 15,4". Ya hay precios confirmados para este modelo: desde 92.900 euros.

Con el Polestar 4, la marca define un crossover ubicado entre el 2 y el 3, caracterizado por una altura de carrocería a mitad de camino entre una berlina y un SUV y un diseño que prescinde de luneta posterior —una cámara posterior envía las imágenes al espejo retrovisor—. Aunque más "moderado" en cuanto a motorizaciones que el Polestar 3, el 4 va a ir bien servido de potencia. La versión básica tendrá 272 CV de un único motor —600 km de radio de acción estimados—; la más potente, con dos motores, llega hasta los 544 CV y equipa un sistema que utiliza un embrague para poder desconectar por completo la acción del motor delantero, estimando su autonomía en 560 km. Ambos utilizan una batería de 102 kWh de capacidad con potencia de carga de hasta 200 kW en CC.

En poco tiempo Polestar se ha ganado una merecida plaza entre los Premium, destacando por una acentuada personalidad dinámica que alcanzará una nueva dimensión en el futuro Polestar 5, una berlina tipo Gran Turismo, y el 6, un biplaza de alto rendimiento que llegará hasta los 844 CV. Justo debajo podemos ver el Polestar 3, 4, 5 y 6 Roadster Concept. A la izquierda abajo el Polestar 3 y sobre estas lineas el Polestar 4.

RENAULT

EFECTO WOW

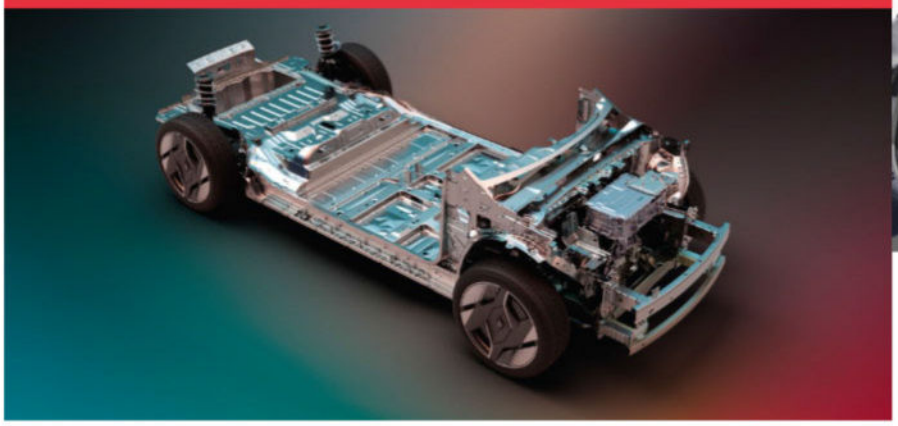
Consolidada ya la renovación/revolución en los segmentos compactos y medios del mercado, Renault pone foco ahora en dos nuevos extremos, el urbano, con el Renault 5, y el SUV grande con el couperizado y ambicioso Rafale. Aunque su estrella inmediata es el nuevo Scenic.

RRF. FOTOS: RENAULT

Cogiendo lo mejor del compacto Mégane E-TECH, el SUV Austral y aderezándolo con el nuevo lenguaje de diseño del renovado Clio, el resultado es la nueva generación Scenic —sí, a partir de ahora sin acento—, exclusivamente eléctrico como el compacto, versátil y funcional como el SUV, y audaz, moderno y dinámico como el utilitario. Basado en la plataforma CMF-EV de la Alianza, Renault ha apostado por ofrecer al menos una versión desde el momento de su lanzamiento con un radio de acción verdaramente maratoniano, aunque todos un toque de cordura en su gama mecánica para que no falte fuerza sin que se derroche energía, o nuevas funciones digitales integradas en el planificador de ruta para que viajar pueda ser pan comido para cualquier usuario que se eche a carretera. Vamos a desgranarlo por partes.

Aprovechando las ventajas de una arquitectura eléctrica y la experiencia de la marca en su era monovolumen, Renault no ha necesitado hacer un coche excesivamente grande ni muy alto para conseguir gran capacidad de carga y versatilidad en su interior. De hecho, destaca su más reducida altura sobre el común diseño SUV, algo que la marca ha aprovechado para mejorar el CX y anotar más kilómetros en la autonomía que pueden proporcionar sus baterías. Mide 4,47 m de longitud, 1,86 m de ancho

Quien tuvo, retuvo. Renault sigue sabiendo sacar mucho y buen partido a sus habitáculos. No va a faltar ni espacio ni versatilidad en el nuevo Scenic.



La plataforma CMF-EV de la Alianza, compartida en otros con el Mégane E-TECH, acoge aquí baterías de 60 y 87 kWh o motores con 170 y 218 CV sobre una batalla de 2,78 m, 10 cm más que el citado Mégane.

El techo Solarbay del Scenic cuenta con una película en su interior que en función de la corriente eléctrica que se aplique cambia su transparencia y llega a volverse opaco.

y 1,57 m de alto. Sus voladizos cortos, prominentes pasos de rueda o equipos de llantas disponibles —20 pulgadas en el caso de los Espirit Alpine, la definición más deportiva— proponen una imagen moderna y dinámica, aunque lo mejor va por dentro, en centímetros útiles y espacio bien aprovechado aunque Renault también ha buscado un elemento diferenciador con miras a conseguir un centro de gravedad muy bajo que beneficia la dinámica del vehículo: tanto el puesto de conducción como los acompañantes tendrán la sensación de ir acomodados en un verdadero turismo y no tanto un SUV, ya que los asientos están ubicados en un plano mucho más bajo de lo habitual respecto al piso del coche.

El puesto de conducción es, por tanto, casi una réplica del Mégane E-TECH, así como su diseño y tecnología con doble pantalla digital —12,3" para la instrumentación y 12" en formato vertical para el sistema multimedia—, aunque el Scenic estrena evoluciones en su sistema OpenR Link con sistema operativo Android Automotive 12, entre ellas, un planificador de rutas mejorado y con nuevas funciones para, por ejemplo, optimizar autonomía y tiempos de carga a la hora de programar un viaje. En el momento de lanzamiento, el Scenic contará con dos motorizaciones. Todos los motores son de Síncronos de rotor bobinado; las baterías, por su parte, son de iones de litio con una distribución de módulos diferentes según su capacidad. El nivel de acceso, por tanto, combina un motor de 170 CV con una batería de 60 kWh de capacidad que puede cargarse hasta 22 kW en CA o 130 kW en CC, con la que consigue 420 km de radio de acción, 150 km/h de velocidad máxima —limitada— y una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,3 segundos. La versión superior rinde 218 CV empleando en este caso una batería de 87 kWh con la que Renault anuncia hasta 620 km de autonomía, puede cargar en este caso a 150 kW en CC, su velocidad máxima es de 170 km/h y reduce el tiempo de aceleración hasta los 8,7 s. Prestaciones "inteligentes" enfocadas más a la comodidad de viaje —solvencia en los adelantamientos y eficiencia— que en la velocidad pura.

8
IH-080-HA

El Renault Rafale será el encargado de estrenar el sistema híbrido enchufable de segunda generación, basado en el E-TECH Full Hybrid de Austral y Espace, pero con un motor eléctrico en el eje posterior, tracción total y 300 CV.

Diseño coupé con un impresionante espacio en las plazas posteriores y una capacidad de maletero de 530 litros.

NUEVAS AMBICIONES

RENAULT RAFALE

Es posible que veas el Rafale como una versión coupé del Austral o Espace, pero nada más lejos de la realidad. Se trata de un SUV con el que Renault busca dar un saltito más en cuanto a posicionamiento comercial con la finalidad de competir con marcas y modelos de más enjundia que sus modelos más "comerciales" con los que comparte plataforma o tecnologías de propulsión. De hecho, como evidencia de que el Rafale será la punta de la lanza de Renault, la marca estrenará sobre este modelo la versión híbrida enchufable de su sistema híbrido de segunda generación, heredado de los dos coches antes citados. De momento, sabemos que el Rafale PHEV tendrá 300 CV y tracción total —se lanzará a partir del verano de 2024—, cien más que el híbrido E-TECH Full Hybrid del que deriva y la motorización con la que el Rafale se estrenará en el mercado a partir de la primavera de 2024. Conocido ya en los otros SUV de la marca, si por algo destaca este sistema de propulsión es por su agrado, sólida respuesta y elevada eficiencia, anunciando en este caso 4,7 l/100 km de consumo medio. El Rafale mide 4,71 m de largo, tiene una anchura de 1,86 m y una altura de 1,61 m, destacando un poderoso y dinámico diseño en la zona posterior que no sacrifica para nada la función. Y es que, ni su caída de techo —también panorámico, como el Scenic de nueva generación, y con techo Solabay que modifica su transparencia— impide que se pueda acceder cómodamente a las plazas posteriores —donde, por cierto, encontraremos un impresionante espacio para las piernas— ni impide que el maletero tenga una capacidad de verdadero coche familiar que es: 530 litros. Renault ha buscado la excelencia en sus acabados, su equipamiento, su sistema multimedia de última generación, pero también en su refinamiento y puesta a punto con la intención de conseguir una conducción más dinámica. Para ello, también ha modificado la arquitectura ampliando 20 mm las vías respecto a, por ejemplo, el Austral, empleando también muelles, estabilizadoras y amortiguadores con características diferentes. En función de su acabado, el Rafale también podrá disponer del sistema 4Control Advanced, el sistema de dirección al eje posterior que aporta maniobrabilidad en ciudad y agilidad en carretera.

Renault ha prometido que mantendrá las línea de diseño exterior del concept car, mientras que para el interior esperamos una reinterpretación, tal vez algo más moderna, del Clio de última generación.

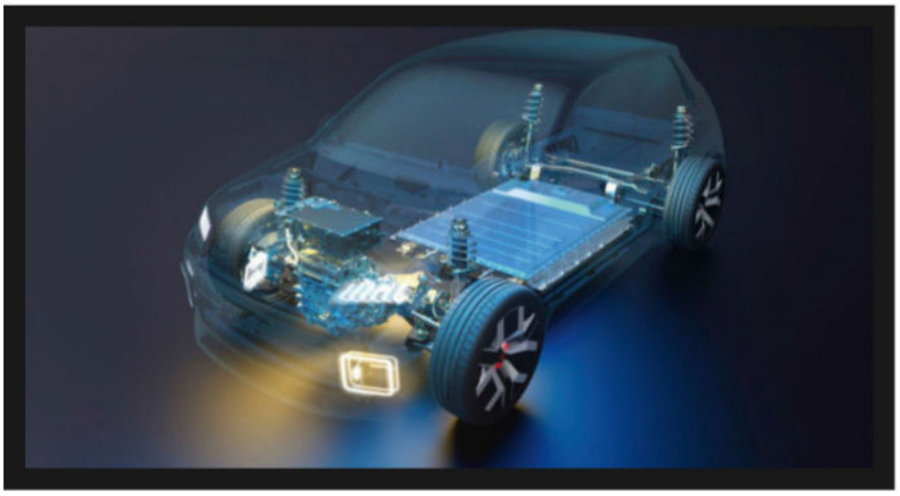
EL DEFINITIVO REGRESO DEL ICÓNICO UTILITARIO

RENAULT 5 E-TECH FULL ELECTRIC

Pocos coches están generando tanta expectación como el Renault 5 eléctrico, pero por suerte cada vez queda menos para que se convierta en un coche de producción real (lo hará el 26 de febrero) para el que la marca ha desarrollado un chasis único, nuevos motores y baterías. Pero quizás el dato más esperado sea el precio de partida, confirmado ya desde 25.000 euros y pudiendo hacer la reserva desde ya por 150 euros. Lo que está claro es que este modelo desempeña un claro papel estratégico con el que Renault quiere conectar el diseño nostálgico del pasado con la tecnología del futuro, y que volverá a rivalizar con utilitarios del pasado que también se han experimentado la transformación hacia vehículo eléctrico, como el VW ID.2, el equivalente al VW Polo de baterías. Es, sin duda, el coche a batir por Renault, aunque el modelo francés llegará antes al mercado.

El nuevo Renault 5 E-TECH medirá 3,92 metros de largo y contará con una plataforma nueva dedicada que también compartirá con el Apline A290, la CMF-B EV bautizada aquí como AmpR Small. Ésta compartirá en torno al 70% de sus componentes con la plataforma CMF-B usada por los Renault Clio, Captur o Arkana, y donde encontramos innovaciones como un eje trasero multibrazo que deberá asegurar ese gran rendimiento dinámico prometido por la marca, superior amplitud de vías y, por efecto de la ubicación de sus baterías, también un centro de gravedad más bajo. También añadirá frenos "by Wire" desarrollados en estrecha colaboración con Continental que, por cierto, Autopista ya ha tenido ocasión de probar en un primer muleto equipado al 100% con tecnología R5 Eléctrico, aunque disfrazado de ZOE. Os aseguro que su conducción apunta maneras.

Todo parece indicar que la batería la aportará Envision AESC, una joint venture firmada con Renault con centro de producción cerca de la factoría de Douai donde se fabricará el Renault 5 E-Tech Full Electric. Tampoco está confirmada su tecnología o química —la mayor contará con cuatro grandes módulos—, pero todo apunta a celdas de iones de litio con cátodo NCM —Níquel, Cobalto, Manganeso—. Y es que, en cuestión de meses, se despejarán todas estas incógnitas aunque ya hay datos de capacidades confirmados por la marca: 40 kWh para la versión de acceso y 52 kWh para la más potente, para la cual se ha anunciado una autonomía de 400 km. En cuanto a familias de motores, se simplifica a una unidad basada en derivaciones del motor que ya usa el Mégane E-TECH, y que tendrá niveles de potencia obviamente más bajos en el caso del modelo de Renault, conservando especificaciones para el más radical Alpine A290 basado en él. Igualmente, estamos hablando de potencias estimadas basadas en los prototipos que pudimos conducir, con 110 y 130 CV.



Tecnología inédita para el Clio dentro de la marca: nueva arquitectura AmpR Small, baterías de nuevo desarrollo, motor derivado del que usa el Mégane E-TECH aunque con nuevas especificaciones o frenos "by Wire".

RENAULT MASTER

Al cierre de este artículo, no habremos tenido la oportunidad de ver y tocar la nueva Master que se presentará en la feria de automóviles Solutrans en Lyon, Francia, donde la marca dará a conocer su diseño y especificaciones definitivas. No obstante, podemos adelantar que se trata de una nueva generación de furgonetas que serán más eficientes, 100% conectadas y más innovadoras que antes. Renault asegura que son modelos diseñados para un uso óptimo a nivel profesional, adaptándose a las necesidades actuales. Por tanto, serán más eficientes, con un mantenimiento más reducido, mayor capacidad de carga y mayor seguridad o confort.

Renault ha adoptado en esta ocasión formas más aerodinámicas sin sacrificar el volumen interior de la caja. También ha desarrollado un nuevo sistema de frenos, y la marca asegura que la Master de nueva generación proporciona ahorros de consumo del 21 % para la versión eléctrica y 1,5 l/100 km para la equipada con motor de combustión interna. Al igual que las generaciones anteriores, se producirá en la planta de Batilly en Francia, donde las instalaciones también se han rediseñado para producir de una manera nueva e innovadora.

Lanzada en 1980 y ya con 3 millones de unidades vendidas, la Renault Master pretende seguir siendo una de las furgonetas de trabajo de referencia en su categoría.

NEW CARS 2024

BENTLEY

La firma tiene la intención de impulsar sus modelos exclusivamente con energía eléctrica a partir de 2030 aunque es más que probable que ese primer automóvil de la nueva era no esté disponible hasta 2026. Antes de ese periodo, todos los modelos estarán disponibles con un sistema de propulsión híbrido enchufable. Bentley ya ofrece el Bentayga y el Flying Spur con un motor de seis cilindros electrificado, el cual también estará disponible para el Continental GT en 2024 como parte de una actualización de modelo.

MISTRAL

BUGATTI

Trabajan en el sucesor del Chiron, que se presentará a principios del verano y estará impulsado por un motor de combustión híbrido. El legendario motor W16 de ocho litros empieza a plantearse ya en la marca como historia del pasado aunque, por el momento, se seguirá montando en el Roadster Mistral, basado en el Chiron y en el hypercar Bolide desarrollado para circuitos, que se entregará a los clientes en 2024.

PROYECTO F167

FERRARI

El Ferrari 812 se encamina hacia la recta final y dejará paso a su sucesor en 2024, conocido internamente de momento como proyecto F167. Bajo el largo capó, encontramos nuevamente un motor V12, probablemente combinado con un sistema mild-hybrid de 48 voltios. ¿Potencia? El objetivo es superar la del 812, es decir, más de 830 CV. Además, Ferrari está trabajando en un nuevo hypercar con tren de potencia híbrido como sucesor del LaFerrari, que posiblemente se presente en 2024.

A6 E-TRON AVANT

AUDI

VOLVER A DESPERTAR

Un año por fin fuerte para esta marca que empieza con la renovación del A3, con cambios verdaderamente profundos. El esperado Q6 e-tron, que se retrasó debido a problemas de software, será el primer nuevo eléctrico en debutar. Está basado en la plataforma eléctrica Premium (PPE), compartida con el Macan eléctrico, y se presenta como un vehículo de tracción integral con dos motores que, según versión, pueden generar hasta 380 kW/516 CV. También sobre PPE se ha desarrollado el A6 e-tron que Audi lanzará en verano en versiones Sportback y Avant. En la segunda mitad del año, turno a modelos combustión basados en la plataforma Premium longitudinal PPC, los cuales cambiarán su denominación a números impares. Primero, debutarán el A5 Sportback y el A5 Avant como sucesores de la serie A4, con la particularidad de que la versión sedán tendrá una zaga tipo A6 e-tron. Desde octubre, próxima generación del Q5/Q5 Sportback para cerrar el año.

I5 TOURING

BYD

SUMA Y SIGUE

En febrero comenzará la entrega del Seal U, un SUV del tamaño del Tesla Model Y, que también estará disponible con un sistema de propulsión híbrido enchufable. Como competidor del Model 3 de Tesla en este caso, el Seal "a secas", la berlina, añadirá dos variantes a la oferta actual: una versión con personalidad más deportiva (Seal Y) y otra de enfoque más económico. Por su parte, del ya conocido Dolphin, un modelo para rivalizar por precio con MG, se presentará una versión menos potente, con 70 kW/95 CV y una batería más pequeña 44 kW y que costará 29.990 euros mientras que para rivalizar con los eléctricos más asequibles, BYD traerá también a Europa un modelo derivado del Seagull que el fabricante presentó en china.

SEAGULL

Ë-C3

CITROEN

ELÉCTRICOS... ¿POPULARES?

A partir de abril Citroën lanzará su totalmente nueva generación del C3, con versiones térmicas y un primer eléctrico de 83 kW/113 CV con 44 kWh, 320 km de autonomía, 100 kW de capacidad de carga rápida en CC y un precio desde 23.800 euros —dos años más tarde llegará el ë-C3 que costará 20.000 euros, pero con menos potencia y sólo 200 km de radio de acción—. A finales de 2024, la próxima generación del C3 Aircross se sumará a la familia de modelos de la serie más vendida de la marca, también disponible con propulsión eléctrica. Al igual que en otras marcas de Stellantis, los vehículos comerciales ligeros y sus versiones de turismo, Berlingo y Spacetourer, recibirán una parte frontal modificada.

BMW

REFUERZO ELÉCTRICO

A partir de enero, el Coupé y Cabrio del Serie 4, incluido el M4, recibirán las modificaciones ya conocidas del Serie 3 —para el restyling del Gran Coupé del Serie 4 y el M4 CS habrá que esperar a principios del verano—. En febrero, BMW presentará el nuevo Touring del Serie 5, que estará disponible también en la gama i5 como primer modelo familiar con propulsión eléctrica en la marca, mientras que a final de año, el Serie 5 culminaría la gama con el lanzamiento del M5 Touring de nueva generación, justo medio año más tarde que del M5 berlina. La próxima nueva generación de X3 se estrena primavera, incluyendo la versión eléctrica iX3, de la cual también se espera una variante con dos motores y tracción integral. Y bajando de categoría, en marzo llegan refuerzos gracias a los nuevos X2 y su versión eléctrica iX2. Sobre esa misma base técnica, BMW mostrará en otoño la próxima generación del Serie 1, aunque por el momento, sin versión eléctrica para él.

I5 TOURING

NEW CARS 2024

EXPLORER

FORD

EXPLORANDO

La acción comienza en febrero con la séptima generación del Ford Mustang Coupé y Convertible y parece ser que en muchos mercados europeos sólo acabará ofreciéndose con el motor V8. También sobre esas fechas comienzan las entregas del nuevo Tourneo Courier. Poco después se lanzará el E-Tourneo Custom eléctrico como alternativa al ID.BUZZ y el Mustang Mach-E Rally, una variante del SUV eléctrico con un aspecto aventurero. Con cierto retraso sobre lo previsto, ya en agosto se lanzará definitivamente el Explorer, modelo basado en la plataforma eléctrica MEB de VW. Y sobre la misma base llegará un Sport Crossover de dimensiones similares cuya denominación comercial está por determinar. Ford finalizará el año lanzando dos variantes eléctricas del Tourneo Courier.

MX-5

MAZDA

EN ESTADO PURO

Tras los lanzamientos de CX-60 y MX-30 e-Skyactiv R-EV en 2023, Mazda vuelve "a la calma", aunque no a un parón total ya que uno de sus modelos más emblemáticos va a seguir siendo tan cuidado como siempre. Es el caso del MX-5, cuya nueva generación estará a tiempo para la próxima temporadas de cabrios, distinguiéndose por sus faros modificados, una pantalla táctil más grande con mejorado sistema multimedia, actualización de asistentes a la conducción y diferencial de deslizamiento limitado para las versiones de cambio manual. Algo antes llegará el Mazda 2 Hybrid (basado en Yaris), aunque en realidad sólo cambiará la imagen. A partir de primavera, CX-80, la versión derivada del CX-60, más largo y con capacidad para siete plazas.

LEXUS

LUJO INFINITO

En un atípico formato para el cliente Europeo, el lujo máximo en Lexus tiene ya nombre y apellidos: LM, sorprendente VAN híbrido de 5,125 m de largo y propulsión híbrida de 250 CV desarrollado con un objetivo claro: viajar a lo grande. Costará 125.000 euros en versión de 6 plazas y 150.000 euros con 4 plazas, una disposición con un interior aún más lujoso. En marzo, un mes más tarde, Lexus lanzará el LBX, una versión más afinada del Toyota Yaris Cross que contará también con una motorización más potente que él, 136 CV; desde 33.900 euros para los 4x2 y hasta 49.000 euros los 4x4.

LBX

CLE CABRIO

KIA

AÑO DE EXTREMOS

Con el imponente EV9, Kia se introduce en nuevos rangos de precio que reflejan la creciente confianza del cliente en la marca: nada menos que 85.100 euros para las versiones de 6 plazas y de 86.200 euros para los 7 plazas, aunque son, de lejos los precios más competitivos del mercado entre todos los que se acercan a su tamaño (5,015 m), su capacidad de baterías (99,8 kWh), tecnología de 800V, tracción total y, sobre todo, espacio y capacidad, hasta 800 litros en su maletero; Kia anuncia autonomías de más de 500 km para este modelo. Además el nuevo diseño del EV9 marca también un antes y un después en la marca hasta el punto de que el Sorento recibirá un lavado de cara para adoptar su estilo exterior e interior a partir del verano, aunque los motores permanecerán sin cambios. El Picanto, completamente actualizado, mantendrá a la marca en la cresta de la ola entre modelos urbanos, aunque habrá que esperar hasta el verano para su llegada.

FIAT

El fabricante italiano reserva las novedades más importantes para el 125 aniversario de la marca, en julio. En ese momento, Fiat presentará una versión moderna del Panda con elementos de diseño del estudio Centoventi mostrada en 2019, el cual llegará al mercado en otoño. Antes, se venderá el Topolino basado en el AMi de Citroën, también disponible como Dolcevita sin puertas y con techo enrollable, así como las variantes turismo de Doblo y Ulysse con ligeras modificaciones.

LANCIA

Presente desde 2017 ya sólo en su país de origen con el Ypsilon, 2024 será el definitivo regreso al mercado europeo, y con no pocas ambiciones. El primero de los tres modelos que lanzará la marca será, precisamente, una totalmente nueva generación del Ypsilon, basado en la plataforma del Peugeot 208 o el Jeep Avenger, con propulsión eléctrica y motores electrificados de gasolina (e-Hybrid basados en el 1.2T). No será hasta 2026 cuando llegará el SUV Aurelia, y en 2028, el regreso del Delta.

MERCEDES

NUEVA CLASE CLA PARA FINAL DE AÑO

Después de un 2023 más que completo, Mercedes dedicará los tres primeros cuatrimestres de 2024 al lanzamiento de variantes adicionales. En enero, el Clase E se lanza como All-Terrain con un aspecto ligeramente más robusto y suspensiones adaptadas para circular por caminos o pistas fáciles. Justo en la mejor temporada para empezar a disfrutar de un descapotable llegará el CLE Cabrio, cuya gama mecánica se ampliará con variantes firmadas por AMG disponibles también para el CLE Coupé. En lugar de los motores V8, en el futuro también se aplicará la fórmula E-Performance mediante híbridos de alto rendimiento, tecnología que en el caso del AMG GT E Performance, sí contempla como base térmica el V8 turboalimentado de cuatro litros y 843 CV, heredado directamente del AMG GT de cuatro puertas híbrido enchufable. Aunque el Clase G va a seguir existiendo con motores de combustión, de hecho, no prescinde del V8, sí llega el momento de su metamorfosis hacia la tecnología EQ, pero por todo lo grande, equipando hasta un motor por rueda para garantizar la mayor flexibilidad posible de su tracción total dentro y fuera del asfalto. Los Clase V y EQV recibirán una ligera actualización mientras que a finales de año presenciaremos uno de los lanzamientos más importantes de la marca, el CLA eléctrico, el primer modelo basado en la plataforma de entrada a vehículos eléctricos: MMA. Un Shooting Brake y dos modelos SUV serán las primeras carrocerías de esta nueva saga.

NEW CARS 2024

LAMBORGHINI

Después del Revuelto, que este año se presentó con motor V12 atmosférico de 6.5 litros asistido por tres motores eléctricos (dos delanteros y uno trasero), tecnología PHEV (pero con una batería de sólo 3,8 kWh) y 1.015 CV globales, sus dos próximas renovaciones llegarán desde mitad de año en adelante. En el verano, el nuevo Urus hará su debut como híbrido enchufable, seguido en septiembre por el sucesor del Huracan, cuyo motor V10 de 5.2 litros se despide de este modelo en favor de un V8 híbrido sobrealimentado con una potencia prevista de 800 CV.

LAND ROVER

Después de que todas las series estén ya disponibles con versiones híbridas enchufables, el Range Rover será el primer modelo en recibir una variante completamente eléctrica. Con una batería de aproximadamente 120 kWh, se espera que alcance una autonomía de más de 700 km. A continuación, le seguirá el Range Rover Sport, y ya para 2026 se espera la electrificación total de la marca.

GRECALE

MASERATI

"Folgore" es la denominación de la marca para sus variantes eléctricas que expande la oferta desde el GranTurismo 2024 hasta el Grecale. El lanzamiento al mercado comienza en verano para proseguir pocos meses después con la versión descapotable del GranTurismo, que será exclusivamente eléctrica (o Folgore), con el mismo conjunto de 3 motores eléctricos y 761 CV de la versión cerrada.

ACEMAN CONCEPT

MINI

CRECIENDO

Triple novedad que, como no podría ser de otra manera, tiene como protagonismo la electrificación. El Mini es uno de ellos, un cambio que afecta también a la imagen exterior e interior, introduciendo ahora un concepto más minimalista en el habitáculo y retomando la pantalla en el centro del salpicadero como único centro de información. El Mini se venderá en la versión Cooper E con un motor de 184 CV, una batería de 40,7 kWh y una autonomía de 305 km. También habrá variantes más deportivas como las Cooper SE y SE JCW, en este caso con un motor de 204 CV, una batería de 49,2 kWh y una autonomía de 402 km. El Countryman, sin embargo, más grande y ambicioso que nunca, sí estará disponible con motorizaciones térmicas de 170 CV y 300 CV, este último para la versión JCW All4, así como dos variantes eléctricas con la misma batería de 66,5 kWh, una con 204 CV y otra con 313 CV bimotor para los SE All4. El tercer nuevo modelo de la marca será el Aceman, un crossover completamente eléctrico con cuatro puertas que se presentará en abril y llegará al mercado en noviembre.

MACAN

SKODA

MEJORANDO LO PRESENTE

Tras el ligero lavado de cara de los modelos Scala y Kamiq, que llegarán en marzo, llegarán los Kodiaq, Octavia y Superb con las últimas actualizaciones mecánicas que ha realizado el grupo sobre MQB EVO, destacando nuevos híbridos enchufable con autonomía eléctrica de hasta 100 km y posibilidad de cargas en corriente continua a 50 kW, en todos los casos, ya con el motor 1.5 TSi como base térmica. Entre modelos completamente eléctricos, la buena noticia es que el SUV Elroq será desvelado en otoño, aunque su llegada al mercado será, en realidad, en el año 2025. Tendrá unas dimensiones semejantes a las del Karoq, siendo la plataforma MEB su base técnica y tomando rasgos de estilo del concept 7S al igual que lo harán el Enyaq y su versión coupé a finales de otoño (aunque tampoco se venderán hasta 2025).

MG

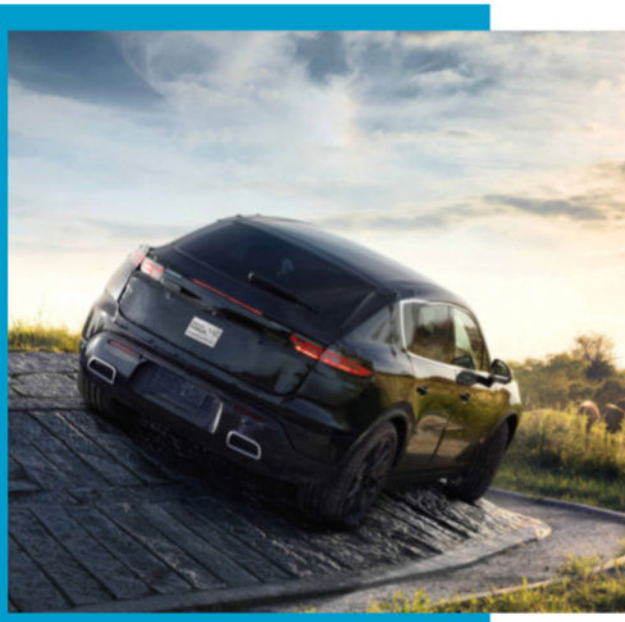
CENTENARIA

Es cierto que se ha pasado una temporada a la sombra, pero MG es una una de las marcas que puede presumir de ser ya centenaria a partir de 2024. Tras un 2023 de posicionamiento y consolidación en el que se ha afinado la oferta comercial de su MG 4, por ejemplo —nuevo ajuste de precios y lanzamiento de XPower— o actualizado el HS, toca poner foco en imagen de marca con el Cyberster, el nuevo roadster biplaza de la marca que se venderá desde mitad de año con dos opciones de batería (64 y 77 kWh) y versiones de propulsión y tracción total de alto rendimiento, la más potente de ellas con 580 CV.

PORSCHE

PRESTACIONES ULTRA

Con aproximadamente dos años de retraso, Porsche introduce su segunda línea de vehículos eléctricos, el Macan, basado en la nueva arquitectura PPE de 800 voltios desarrollada en colaboración con Audi, aunque el Macan "tradicional" de combustión, renovado por última vez en 2021, se seguirá produciendo de momento en paralelo. También en primavera Porsche presenta la actualización del Taycan, introducido en 2019, con un diseño refinado, nuevos faros LED Matrix HD, motores optimizados y posiblemente una nueva versión que quiere desbancar al Tesla Model S Plaid, así que es de esperar que Porsche supere los mil caballos de potencia. Para entonces deberían haber comenzado ya las entregas del nuevo Panamera. Visualmente, conserva el estilo de su predecesor pero técnicamente mejora la eficiencia y la autonomía de los cuatro futuros sistemas de propulsión híbridos enchufables. El 911 será el protagonista durante la segunda mitad del año: modificará el diseño con paragolpes aunque la verdadera novedad es la llegada de la primera variante electrificada, un híbrido de alto rendimiento que se posicionará como nuevo 911 Turbo.



NEW CARS 2024

LAND CRUISER

TOYOTA

EL C-HR TAMBIÉN MUTA A ELÉCTRICO

El año arranca para esta marca con la nueva generación del que, junto con el Corolla, es el coche más importante en nuestro mercado, el C-HR, a partir de ahora con versiones híbridas, híbridas 4x4 e híbridas enchufables. Más o menos a mitad de año, tanto la gama Yaris y Yaris Cross recibirá un discreto lavado de imagen que contrastará con el profundo trabajo que sí esconde el Yaris GR: interior completamente modificado y actualización tecnológica que optimizará aún más su rendimiento. En la otra dimensión destaca el nuevo Land Cruiser, que para su versión First Edition recurrirá a los faros redondos en lugar de cuadrados. Se mantiene la tecnología de chasis y eje trasero pero llevará estabilizadora desconectable por mecanismo eléctrico. Y pro último, el año finaliza presentando un miembro más en la gama eléctrica, el bZx Compact, básicamente, el C-HR a baterías.

SMART

MÁS MINI, MENOS "MINI"

El #3 es la variante de cupé más larga y baja del #1 (técnicamente, semejante al nuevo EX30 de Volvo) y se espera que esté disponible para pedido a finales del año, con entregas programadas para la primavera. Al igual que el #1, se ofrecen dos versiones con de un motor en el eje trasero y 272 CV o dos motores, tracción total y 428 CV, con una capacidad de batería de 62 kWh en ambos casos. Pero Smart suma y sigue porque la marca ha confirmado dos modelos adicionales en su gama; el #4, con el formato de una Clase A de Mercedes, hará su debut a finales de 2024, mientras que el #2, como reemplazo del Fortwo, no esperamos su lanzamiento hasta 2025.

SUZUKI

DEBUT ELÉCTRICO

A finales de octubre, Suzuki presentó el Swift Concept, modelo que probablemente se ponga a la venta ya en verano. Bajo una carrocería totalmente rediseñada encontraremos un nuevo diseño de salpicadero, sistemas de infoentretenimiento más avanzados y asistencias a la conducción actualizados. Mantiene motores mildhybrid, posiblemente acompañados con con un sistema híbrido heredado del Vitara. El SUV eléctrico EVX Concept, mostrado a principios de año, no se lanzará hasta finales de 2024.

SWIFT

VOLVO

ELÉCTRICOS... Y EXTREMOS

Si existe el concepto bueno, bonito, barato y Premium en formato eléctrico, lo más parecido es el nuevo EX30 de Volvo, un SUV de 4,23 m, con dos tecnologías y capacidades de batería (49 kWh la de litio hierro-fosfato y 64 kWh la de iones de litio), dos niveles de potencia (272 y 428 CV) y tres posibles combinaciones de acabado y autonomía (desde 344 a 480 km) que está disponible desde 36.770 euros. El otro extremo en tamaño y posicionamiento lo ocupará el lujoso EX90, un SUV en formato XXL que llegará a mitad de año. Sobre la plataforma de este último se construirá la primera berlina eléctrica de Volvo que probablemente se denominará ES90. Con dos motores y tracción integral, ofrecerá los mismos niveles de potencia que el EX90 y gracias a la batería de 111 kWh se esperan autonomías superiores a 600 km. Volvo cerrará 2024 con el EX30 Cross Country, de aspecto más aventurero, junto a la actualización del XC90.

MITSUBISHI

Después de haber lanzado el Colt y el ASX, modelos derivados de los Renault Clio y Captur, respectivamente, su próximo lanzamiento totalmente nuevo es el Outlander. Presente ya en el mercado japonés y estadounidense desde 2021, llega definitivamente a Europa a finales de septiembre con un diseño mucho más rompedor que las versiones actuales y exclusivamente con propulsión híbrida enchufable.

NISSAN

Nissan se centrará durante este año sólo en versiones térmicas. En el caso del Juke, las modificaciones se limitan a la actualización del sistema de infoentretenimiento y los sistemas de asistencia, mientras que en el Qashqai se añaden cambios muy sutiles en la parte delantera del vehículo. Entre sus nuevos eléctricos, el Micra será su nuevo abanderado de vehículo polivalente y urbano, aunque no llegará hasta 2025.

SUBARU

A partir de enero Subaru lanzará al mercado el renovado Impreza, junto con la versión elevada y diseñada con estilo crooso-ver denominada Crosstrek, denominación con la que también a partir de ahora se conoce al XV. Desde el punto de vista técnico, la nueva generación no presenta cambios significativos; se mantiene la tecnología mildhybrid con el sistema e-Boxer y motor 2.0 litros de cuatro cilindros.

TESLA

Las exitosas mejoras introducidas en el Model 3, y dada la estrecha relación técnica con el SUV Model Y, se introducirán en él, a partir de septiembre, las mismas modificaciones técnicas para mejorar confort, autonomía, calidades y unificar también la misma experiencia de utilización. Tesla ha anunciado dos modelos adicionales de gran volumen que se lanzarán en 2024, uno de ellos, más que probablemente, su versión de bajo coste.

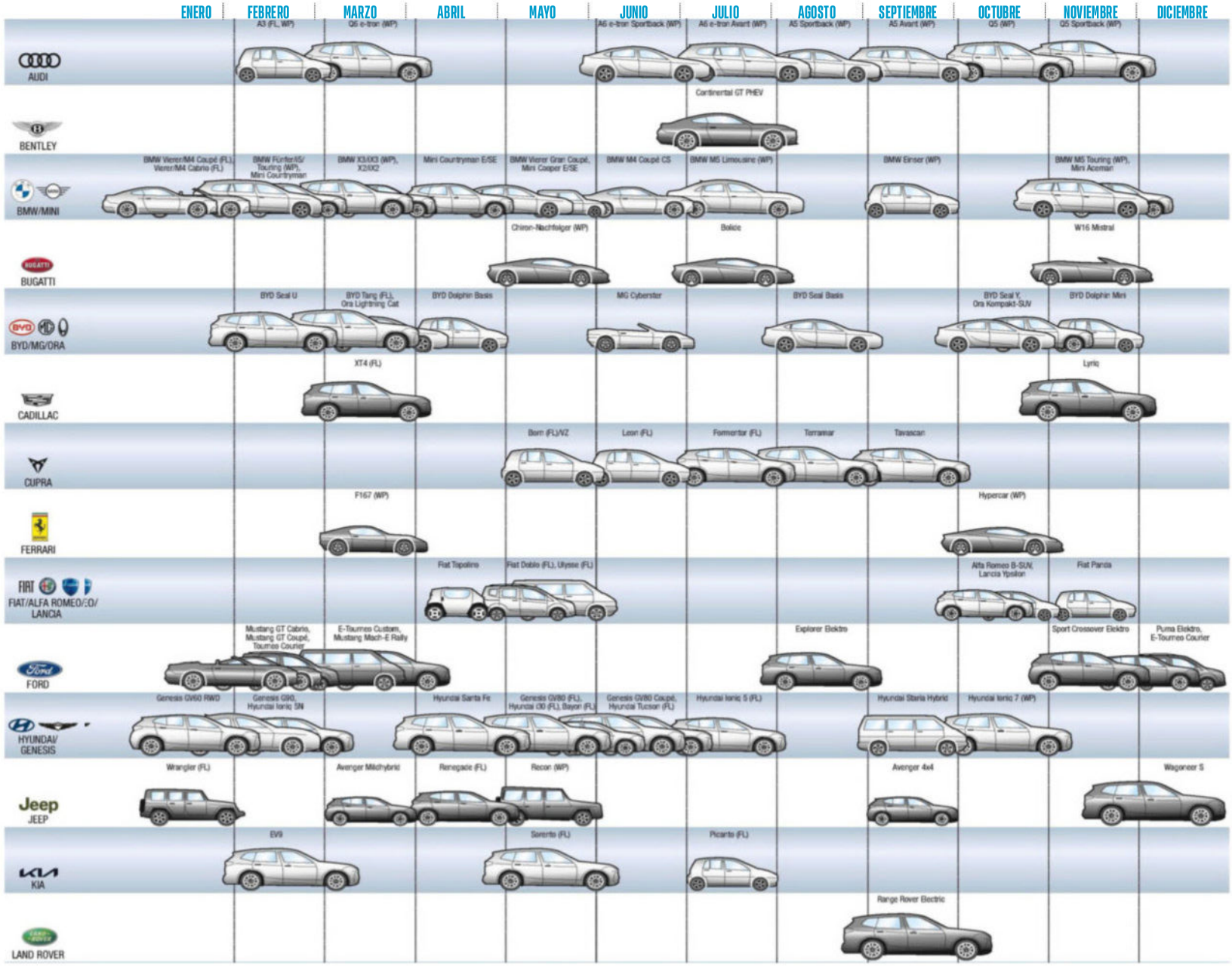
VOLKSWAGEN

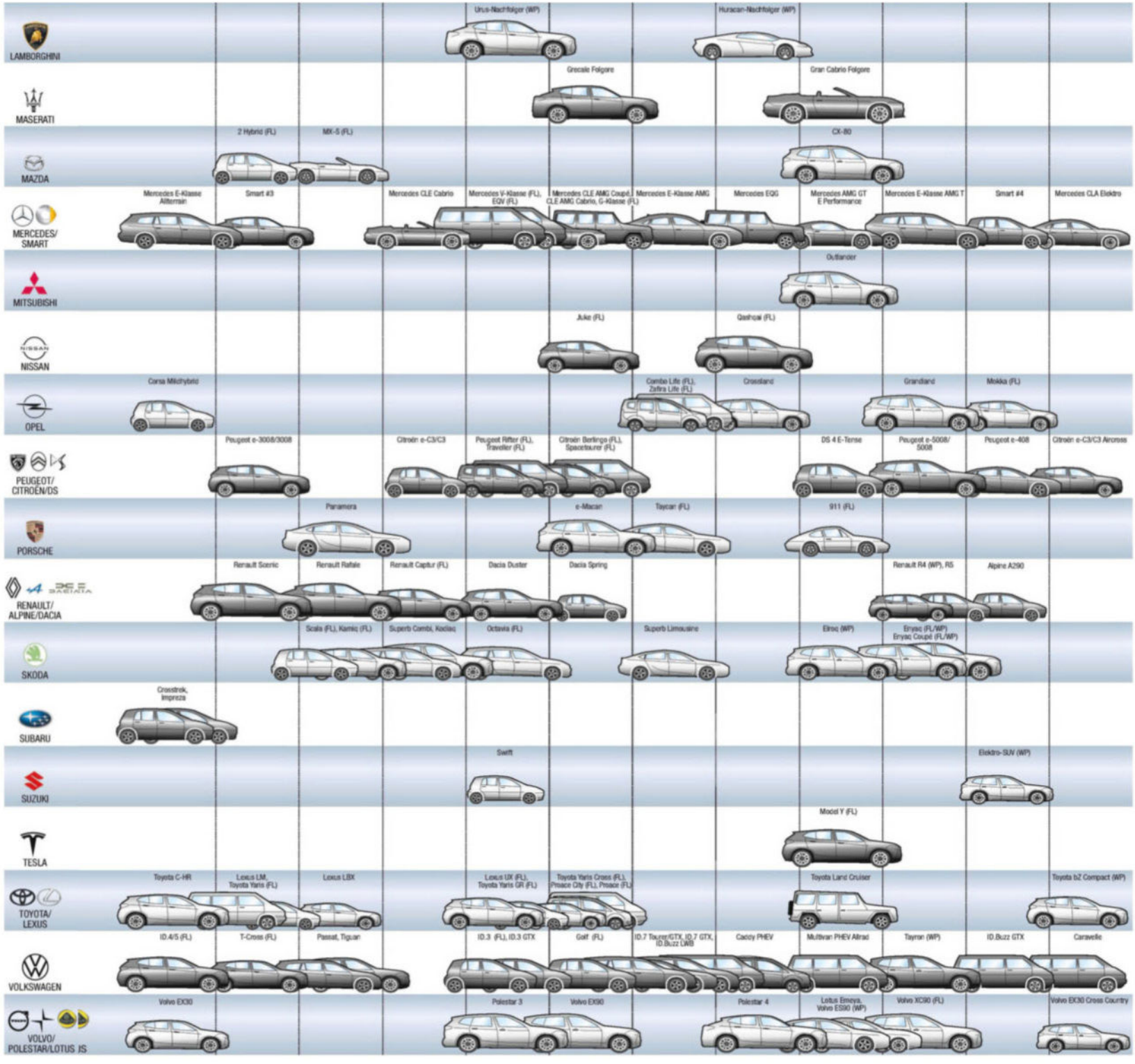
NUEVOS ID ECLIPSAN EL 50 ANIVERSARIO DEL GOLF

Dentro de su gama eléctrica, el año comienza con los actualizados ID.4/5, seguido del ID.3 GTX de 285 CV (sólo motor trasero y lanzamiento en mayo), la nueva gama ID.7 (desde julio) incluyendo el GTX de tracción total y 340 CV, motorización y versión disponible tanto para la berlina como para el Tourer y, también en el mismo mes, para el ID. Buzz. Entre vehículos de combustión, primero llega al mercado el renovado T-Cross, seguido en marzo por las nuevas versiones de Passat y Tiguan con nuevos sistemas de propulsión híbrida más eficientes entre sus cambios principales. Golf vuelve a ser noticia en junio pues, no en vano, celebra su 50 aniversario. De momento nos tenemos que conformar con sistemas de infoentretenimiento mejorados y versiones híbridas enchufables con nuevas especificaciones, cambios que también recibirá el Multivan a partir de septiembre, incluyendo una versión con tracción total gracias a la acción de un motor eléctrico en el tren trasero. Como reemplazo del Tiguan Allspace, en octubre, Volkswagen presenta el Tayron, manteniendo la opción de tercera fila de asientos. Por último, la nueva Caravelle, sucesor del T6 y basado en el Ford Transit Custom, ofrecerá más mayor comodidad para pasajeros para nuevas opciones.

NEW CARS 2024

autopista





FL= Facelift WP= Premiere ©automotor und sport. Diciembre 2023

E
689

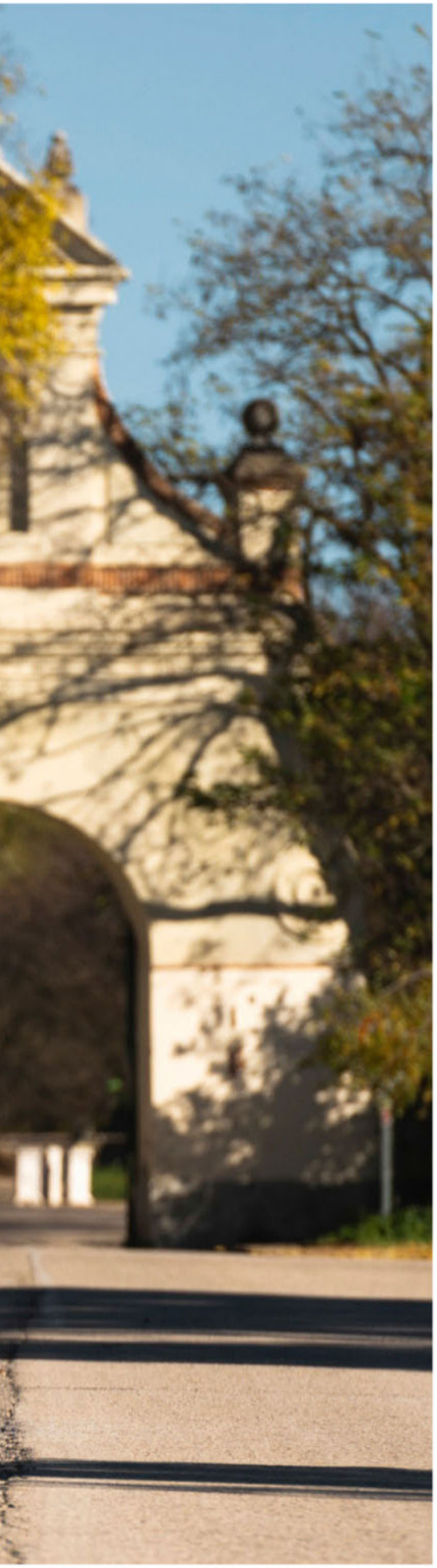
[DESDE 42.690 € | 156 CV | 14,8 KWH/100 KM | ETIQUETA CERO]

SUPERIOR

Elegante, moderno, tecnológico, confortable, manejable, funcional y con autonomía de más de 400 kms, así es el primer Opel Astra eléctrico que ya está a la venta en un formato muy atractivo.

JUAN MANUEL GARCÍA RUBIO. FOTOS: PACHECO

6896 MJR



Excelente estreno de la primera versión electrificada al 100% del Opel Astra. Entre otras cosas porque la mecánica escogida con una buena potencia intermedia en el mercado es sobradamente conocida en Stellantis, de la que Opel es la marca alemana del Grupo. También coincide con la recientemente incorporada a la gama del Corsa, y no es otra que la de 156 caballos de potencia con casi 300 Nm que aseguran un más que eficiente esfuerzo cada vez que se pisa el pedal del acelerador, algo que por su naturaleza eléctrica es de característico pero que aquí se percibe con un agrado aún superior. Es verdad también que frente a similares mecánicas eléctricas usadas en el Grupo para otros modelos, el Astra Electric se desmarca con un plus de 10 Nm, lo que sencillamente es otro gol por toda la escuadra. Tales cifras, y otras, las defiende un solo motor eléctrico ubicado delante, encargado también de servir al eje anterior que, como es casi costumbre, es asíncrono de imanes permanentes, en un tímido acercamiento a sus entrañas más profundas y para situarnos en contexto que veremos un poco más adelante. Es una mecánica de consabida fiabilidad y fuerza para tirar de conjuntos incluso superiores en tamaño, peso y forma a este Astra Electric, o también Astra e.

Esta versión de cinco puertas, a la vuelta de la esquina estará en juego también la más familiar o Sports Tourer eléctrica, destaca por un equilibrio general que más bien es total. Plantea una carrocería de corte moderno que además, claro está, propone los avances tecnológicos de la marca. Aunque el frontal con el Opel Avizor como seña más clara de identidad y de hermanamiento con el resto de modelos (incluidos los comerciales) es mucho más que eso. Le acompaña aquí, y en muchos otros casos de serie o como opcional, los faros LED marca de la casa, que si ya antes cumplían ampliamente bien su función de iluminación con la mejor tecnología disponible para coches de serie de este y otros tantos segmentos, ahora mejora su capacidad lumínica; incorpora más elementos led en cada óptica y hay que señalar que su funcionamiento es más que satisfactorio. Lo idóneo de este sistema es su versatilidad más que probada de automatismo de cambio de luces justa y exactamente cuando se necesita (tiene poco margen de error). Pero si dejamos la cara, para algunos el “espejo del coche”, y que es en verdad donde se dirigen principalmente las primeras miradas, las líneas generales conforman un coche

CON TODAS LAS LETRAS
Los Opel más modernos se distinguen por el logo principal en el centro, que además sirve para abrir el portón, y el nombre del modelo en letras grandes que incluye la "e" para que no haya dudas.

CARACTERÍSTICA TAMBIÉN COMÚN ES LA FRANJA NEGRA DE LO QUE ES LA PARRILLA, O OPEL VIZOR CON FAROS LEDS QUE MEJORAN NOTABLEMENTE

A LA ORDEN DEL DÍA
Sin duda alguna, un habitáculo acogedor con muchas funcionalidades: un salpicadero perfectamente orientado al conductor para proveerle de toda la información necesaria para la buena conducción, hasta unos asientos generosos y confortables (igualmente los posteriores), sin pasar por alto una alta digitalización al servicio de la ayuda a la conducción y al entretenimiento o de modos de conducción para obtener la mejor esencia de la conducción en cada momento. Buen maletero y un óptimo motor eléctrico de 156 CV.

MODERNO
El puesto de conducción es sencillamente muy bueno, con espacio y elementos para encontrarse a gusto.

atractivo sin tener que usar elementos extraños como alerones u otro tipo de maquillaje o abalorios para llamar la atención en exceso. Las ruedas de 18 pulgadas, el espoiler del portón, etc. parecen diseñados en su justa medida. Sencillamente y llanamente, atractivo se mire por donde mire con una gran mesura en sus características, incluidas las mencionadas llantas en su diseño y otras partes de la carrocería. Es por fuera el mismo Opel Astra con motores térmicos o híbridos, básicamente. Como por lo ojos entran las cosas, aquí no se puede decir que Opel haya fallado, aunque habrá quien opine distinto, que no lo dudamos, y para gustos los colores. Santa razón para todo el mundo porque aquí cabemos todos, pero es innegable una carrocería que no desentona en absoluto.

SIÉNTETE A GUSTO

Precisamente el interior sobresale por medidas bastante buenas en cuanto a la admisión de cinco personas, incluso casi que diríamos que cinco fornidos adultos, contando con las limitaciones, claro, de carrocerías de su segmento (C) donde los casi 4,40 metros de longitud exterior limitan lo que limitan pero que resultan suficientemente amplios y ofrecen muchas ventajas en el tráfico rodado de las ciudades, toda vez que guardan el equilibrio exacto para carretera en cuanto a comodidad por distancia entre ejes. Delante hay un generoso espacio que se disfruta sobremanera entre otras cosas porque permite asientos grandes, que sujetan bien, y a la vez cómodos; un conductor con talla de algo más de 1,90 metros no tiene el más mínimo problema Hay marcas que desde hace mucho tiempo han puesto especial énfasis en el diseño y ergonomía de sus asientos, y una de ellas es Opel con concienzudos estudios sobre éstos, y de los que aquí se pueden recoger precisamente muchos de sus frutos más maduros y sabrosos, como por ejemplo los asientos que denomina GR. En las plazas posteriores, como es lógico, consabido y esperado, el espacio es el que tiene que ser con una anchura limitada a lo que hay. Dicho esto, y a sabiendas que no se pueden hacer filigranas, no hay un mal desahogo para aquellos pasajeros de piernas largas y torso más corto y, donde las primeras tienen cierta libertad de movimiento, mientras que la altura al techo tampoco es baladí y es raro que alguien roce molestamente con el pelo o la cabeza en el techo, mientras que de anchura va bien. El maletero de 352 litros de capacidad, en su estado normal, es más que aceptable teniendo en cuenta que se trata de una versión electrificada completamente, pues comparte la utilidad exacta de las versiones PHEV, o híbridas, que no con las de motores térmicos. Para quienes busquen aún más, si quieren, pueden esperar al Sports Tourer (2024) y todo quedará en casa pues ahí tendrán más de 500 litros de disponibilidad.

Si seguimos disfrutando del interior, los materiales producen una buena sensación visual, con los plásticos más duros en los lugares menos vistos y accesibles, por decirlo de alguna manera, pero también con proporciones exactas en cuanto a algunos elementos. El salpicadero plantea una visión perfecta para el conductor, sin dejar de lado lo que puede ver el acompañante con sendas pantallas de 10 pulgadas contiguas y ligeramente envolventes hacia el conductor (Pure Panel). Buenos grafías y gráficos para el sistema de infoentretenimiento, que incluye numerosos ADS como no podía ser de otra manera, pero también

> ESTE ASTRA ELECTRIC DESTACA POR LA FUERZA Y SUAVIDAD DE SU MOTOR, LO MISMO QUE POR SUS CONSUMOS AQUILATADOS

un sotfware lo suficientemente rápido y una háptica dócil cuando de actuar sobre las funciones táctiles se refiere. Ambas pantallas, que parecen una cubriendo más de la mitad del salpicadero, se ven óptimamente y en la misma línea se accede a ellas. La digitalización, obligada en estos tiempos por dar cabida a las ayudas electrónicas más elocuentes y a los sistemas de hermanamiento con otros dispositivos electrónicos portátiles, se cumple perfectamente en el Astra Electric, igual que en las otras versiones, proporcionando no solo una buena información al conductor, también la labor de necesaria conectividad y demás usos tecnológicos demandados por todo tipo de usuarios, especialmente de los más jóvenes... aunque no solo ellos. Está muy equipado.

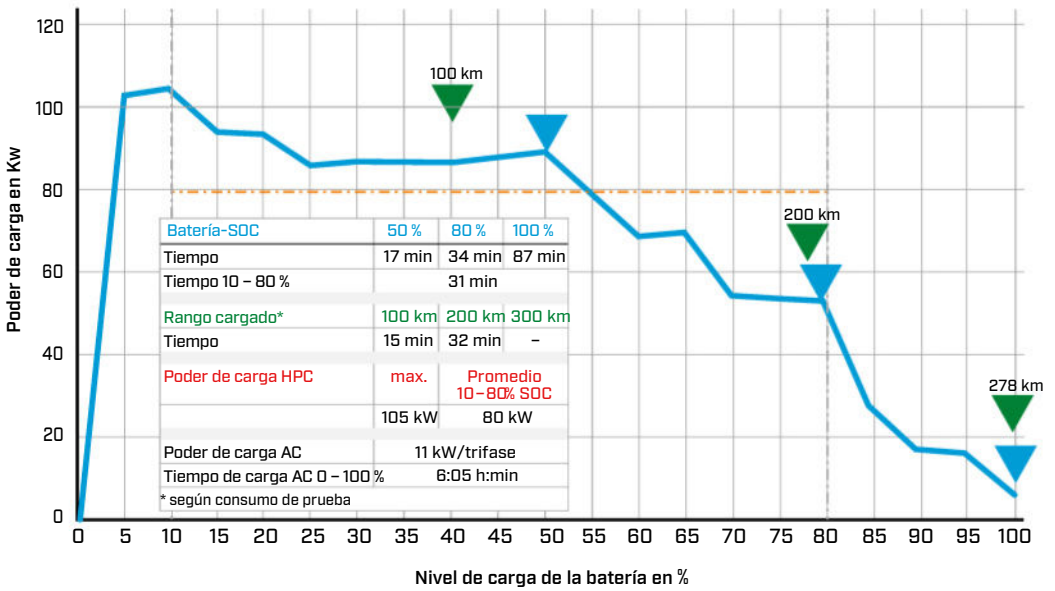
EQUILIBRIO PERFECTO ENTRE MOTOR Y COMPORTAMIENTO

Una cosa es ver y otra probar. Algo puede ser bueno por fuera y no tanto en su uso. No es el caso del Opel Astra Electric, que guarda ese perfecto compromiso también entre su mecánica, eléctrica "cien por cien" en este caso, y el comportamiento. A veces hay poco motor y un chasis que lo aguante todo, y a veces lo contrario. Por eso en el equilibrio perfecto está el acierto, especialmente en un coche de todo uso como este donde obtener los mejores vectores en cada caso es lo idóneo. Por un lado, aquí el motor de 156 caballos empuja con bastante facilidad, acompañado de esa naturaleza eléctrica que ya sabemos que en los primeros momentos siempre es toda una delicia. En este caso además con casi 300 Nm que asegura continuidad también luego, sobrepasado esos primeros momentos breves pero intensos de una aceleración, pero también si la ocupación del coche es total (cinco pasajeros y además equipaje). Hay que tener en cuenta que los eléctricos tienen además el hándicap del peso de las bate-

VALORES AÑADIDOS

Las posibilidades de financiación que Opel ofrece al comprador son muy buenas. Vamos por delante, el precio de este coche, 39.690 euros de la versión Edition, muy equipado de base, se queda en 32.690 solo accediendo al Plan Moves. Vamos bien, pero es que Opel mejora la apuesta. Tiene un renting a particulares especialmente interesante (Electric Renting). ¿Cómo es? El comprador aporta 7.326 euros de entrada y una cuota de 279 euros al mes durante 36M/20.000 kms. Hay que tener en cuenta que con el Moves con achatarramiento, como hemos apuntado, se ahorran 7.000 euros, por lo que resulta más que rentable. Además, Opel admite la posibilidad de que el comprador varíe tanto la duración como el kilometraje. Pero aún hay más, se puede incluir la posibilidad del cambio de neumáticos y de coche de sustitución. ¿Ya está? No, no. La marca regala el punto de carga por la compra de un vehículo eléctrico (en cualquier modalidad). No, no hemos acabado, el Electric Renting incluye también los siguientes servicios: Seguro a todo riesgo, mantenimiento y reparaciones, asistencia en carretera, pago de impuestos y gestión de multas. Cabe aquello de "¡alguien da más!". ¿Y por qué conviene este tipo de renting? Además de rentable, de cara aun coche eléctrico es beneficioso porque el usuario no tiene que preocuparse de revender el coche cuando ya no lo que quiera o ante un posible contexto de incertidumbre por el avance tecnológico y en materia de movilidad que pueda darse.

Curva de carga en estación de carga rápida



CUÉNTAME

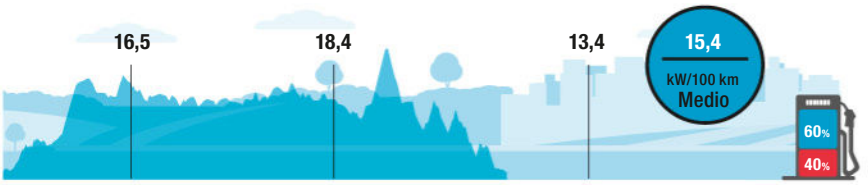
Es como lo cuentan. Los tiempos de carga reales coinciden básicamente con lo que Opel anuncia en "tiempo y forma", como podemos ver. Para una carga del 10 al 80 por ciento, la buena, está en media hora, y con "chutes" de autonomía de 100 kilómetros en lo que dura tomarse un refresco en cualquier gasolinera.

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

autopista

CONSUMOS (kW/100 km)

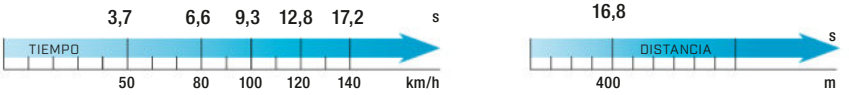


Consumos muy aquilatados en todas las modalidades de utilización, ya que según los modos electrónicos (Eco, Normal y Sport) la potencia y el par disponibles aumentan en función de la necesidades y por tanto de los gustos del conductor a la hora de ahorrar o divertirse.

400 km
Autonomía media

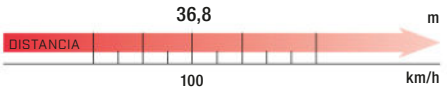
PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)



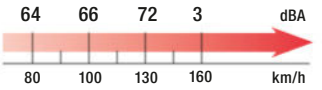
Esta versión de Opel con el motor eléctrico de 156 CV tiene 10 Nm más de par (270), frente a otros modelos de Stellantis, y la suavidad de funcionamiento/aceleración y empuje es mayor.

FRENADA (s)



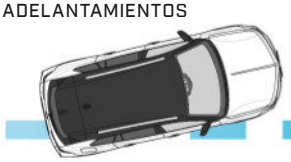
Las Michelin ePrimacy con que viene calzado son también muy responsables de distancia de frenado muy contenidas, amén de otros aspectos. Frenada estable y de confianza.

SONORIDAD (dBA)

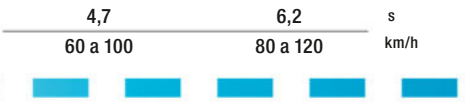


Como buen eléctrico moderno, tiene un rodar en silencio que solo se interrumpe con la calidad de asfalto si es malo.

ADELANTAMIENTOS

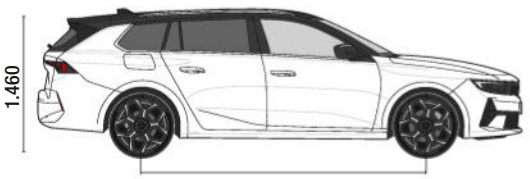


Consumo máximo en prestaciones: 24 kW (33 CV) a 130 km/h



Valores muy buenos de reacción dinámica en adelantamiento, ligados a los de aceleración y recuperaciones que se plasman en reacciones rápidas a las solicitación del conductor y con maniobras rápidas para una conducción idónea y eficaz en todo momento. Pocos eléctricos con una velocidad máxima alta.

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)

Anchura	1.860
Vía delantera:	1.551
Vía trasera	1.546

Habitabilidad (cm)

Ancho interior delantero	1.450
Ancho interior trasero	1.410
Altura interior Min. / máx.	1.040
Altura trasera	945
Espacio piernas delantero	500
Espacio piernas trasero	480
Maletero	352-1.268 l

El equilibrio de volúmenes y formas en todo el conjunto incide muy positivamente en una estupenda habitabilidad. Delante, con asientos verdaderamente confortables, el espacio para dos adultos es perfecto. Detrás, las plazas también son buenas sin molestias para la altura libre al techo incluso de pasajeros altos.

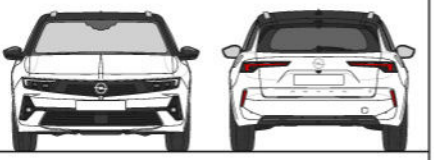
CONDICIONES DE LA PRUEBA

878 km al inicio.
Temperatura: 18ºC.
P. atmosférica: 915 mBar.

Neumático Michelin ePremacy
215/45 R18 V XL
Presión del./tras. 2.2 / 2.4

DATOS OFICIALES

Precio 39.690 €



MOTOR ELÉCTRICO

Situacion	Delantero transversal
Tipo	sincrono de imanes permanentes
Potencia máxima	115 kW (156 CV)
Par máximo	270 Nm
Tensión nominal	400 V

Baterías

Tipo	Iones de litio
Cap. total / útil	54/51 kWh
Pot. Carga en CC	100 kW
T. Carga en CC	26 m.
Pot. carga en CA	11 kW
T. carga en CA	5,75 h

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente, tipo McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Semi-independiente, rueda tirada
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos macizos
Dirección	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	3.0/370 mm
Ø de giro	10,8 m
Neumáticos	215/45 R18
Llantas	8,0 x 18 pulgadas

CARROCERÍA

Coeficiente Cx	0,27
Nº de plazas	5,75 h
Depósito	--
Peso oficial	1.736 kilos
Maletero	352-1.268 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	170 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,2 s
Autonomía EV	418 km
Consumo combinado WLTP	14,8 kWh/100 km
Emisiones CO_2	0,0 g/km

EL EXAMEN

Comportamiento	8
Motor y prestaciones	8,5
Eficiencia	8
Habitáculo y funcionalidad	8
Confort y utilización	8,5
Inversión	8
En primera persona	8,5
NOTA FINAL	8

rías, y este Astra eleva su masa oficial total hasta los 1.736 kilos. Las baterías están provistas de refrigeración líquida y están debajo. Pasa en algunos eléctricos que, aún situando el peso de las baterías en una ubicación bajo los pies, en el suelo del vehículo e incluso formando parte de ese chasis, a velocidades más o menos elevadas se hacen notar no queriendo que el coche entre con total normalidad en la curva, o más bien acentuando esa sensación que en todo vehículo se produce en ese momento. Este eléctrico no plantea la más mínima duda a la hora de girar, y el peso ni se hace notar ni se proclama protagonista. El chasis ofrece rigidez palpable desde el primer momento (más que las otras versiones), y las suspensiones no nos han parecido ni duras ni blandas, que sí firmes... vuelta al equilibrio total de esta versión en el que acabamos siempre. Sumados todos esos factores, los importantes, inspira la confianza de los coches buenos, bien hechos y equilibrados en todos sus aspectos, lo que significa agrado en la conducción y buenas maneras en todo momento.

Eso también es suavidad en la conducción, sin ausencia de carácter porque cuando hace falta acelerar con contundencia lo hace, por ejemplo. Recordemos que es un coche que puede hacer más de 400 kilómetros WLTP y, de paso, marcarse también viajes de cierta entidad antes de meterse el chute en la red eléctrica de turno. En las pruebas no solo se han medido picos ligeramente por arriba de los 100 kW en corriente continua, también tiempos reales muy cercanos a casi la media hora que oficialmente se publicita para recargas de hasta el 80%. Es una manera clara y muy gráfica de simplificar su uso dadas sus características de eléctrico, para los reticentes a esta tipología de coches. Es fácil bajar la media de los 14,8 kWh/100 km del consumo oficial declarado, de por sí una buena cifra, a tranquilamente más/menos un kilovatio de turno menos sin tener que realizar tediosas conducciones buscando el menor consumo y prescindiendo de elementos básicos.

BUEN COMPORTAMIENTO

Si por algo hay que juzgar también a un eléctrico, debido al lastre de sus baterías, es por un comportamiento firme y sin fisuras, como este que no plantea la más mínima duda.

OPINIÓN

J. M. Gª Rubio

100% RECOMENDADO

El primer y verdadero Opel Astra eléctrico me parece un producto alemán enteramente recomendable. Se sitúa en un entorno de precio como tiene que ser (y eso sin ayudas a la compra de este tipo de vehículos que mejoran singularmente la adquisición), y ofrece un producto dinámico a la vista por ser muy moderno de diseño y estilo limpio, también al tacto porque los materiales están bien escogidos, e igualmente a los sentidos cuando se conduce porque no plantea dudas de estabilidad o comportamiento, amén de potencia y par más que suficientes sobre un chasis súper correcto y un equipamiento que está en la franja superior de lo que normalmente se trata en este sentido.

[57.350 € | 210 KW | 15,8 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

3 + E = I 4

La reinterpretación de su gama en clave eléctrica convierte a cada uno de los BMW i en protagonista de miradas, deseos y teorías del automóvil con una legión de seguidores. Así, el i4 se gana por derecho propio el título de gran berlina media, con el plus del dinamismo que favorece la electricidad...y alguna que otra limitación como el uso en viaje por autonomía.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: FÉLIX MACÍAS

7026

No. Ni nos han jugado una mala pasada los duendes de la imprenta en el titular, ni nos ha poseído el espíritu de ese estudiante de física que muchos llevamos dentro. En realidad, este juego de palabras puede ser la manera más sencilla de definir concisamente qué es y qué se puede esperar del BMW i4: el heredero eléctrico de la Serie 3.

Porque el Serie 3 ha sido durante años la base del negocio de BMW y, en los últimos tiempos, la base de desarrollo del Serie 4 Gran Coupé y, por extensión, del i4 Gran Coupé. De hecho en su variante eléctrica prácticamente coincide al milímetro con el térmico: misma distancia entre ejes, longitud, anchura y capacidad de maletero, si bien resulta ligerísimamente más alto (6 mm) y sus vías resultan también mínimamente más anchas. Eso sí el trabajo de diseño y aerodinámica ha servido para mejorar el ya impresionante de Cx de 0,26 que anuncia el 430i Gran Coupé hasta un increíble 0,24: bajos carenados, una parrilla con aerodinámica activa, aperturas para refrigeración de frenos... Por cierto, para los amantes de los datos, el eléctrico resulta 300 kg más pesado, 30 kW más potente que el 430i y ambos anuncian el mismo par: 400 Nm. Pese a todo, lo más probable es que este Gran Coupé eléctrico no vaya a mirarse en ningún espejo de motor térmico dentro de su gama, sino con propuestas cero emisiones como el Polestar 2 —el más semejante por precio, variedad mecánica y baterías—, el Tesla Model 3 —con un precio impresionante—, el Hyundai Ioniq 6 —menos potente pero con más autonomía— o el Mercedes EQE, más ambicioso que el i4.

POLIVALENTES
La banqueta extensible facilita la comodidad de las personas de mayor altura. La sujeción lateral es buena y la textura bastante firme. Aconseja sentarse bien centrado si vas a pasar mucho tiempo.

UN GRAN COUPÉ

Su silueta es imponente y sugiere un habitáculo amplio. Y de hecho lo es, o al menos si lo consideramos como un cuatro plazas de la máxima ambición y comodidad. Y es que, por un lado, la plaza central trasera queda condicionada por el elevadísimo túnel central, lo que obligaría a los pasajeros centrales a llevar las piernas separadas invadiendo el espacio de los laterales y, por otro, tampoco son ideales el acceso y salida del habitáculo. Porque el asiento queda bastante bajo y el respaldo queda muy retrasado respecto del pilar C, a lo que si sumamos una banquetas muy preformadas es necesario dar un paso amplio en la entrada y, especialmente, en la salida. Otro tanto sucede si tuvieses que introducir a un pequeño en una silla,

LA CONDUCCIÓN DE UN COCHE ELÉCTRICO PODRÍA CHOCAR CON EL DISFRUTE CLÁSICO DE CONDUCCIÓN BMW...O REINTERPRETARLO

UN SERIE 3 AL USO

La plaza central queda condicionada por el túnel central y de facto es un magnífico dos plazas traseras a pesar de una banqueta en posición bastante baja y con los respaldos retrasados respecto del pilar C. El maletero es amplio, de formas regulares y con buen acceso pero no resulta súper generoso para una berlina grande. Como sucede con los eléctricos, la toma de corriente está aislada e incluso en casos de tener que realizar una recarga bajo la lluvia resulta segura.

HÍPER MODERNO
El cuadro y sistema multimedia provienen del iX, como también selector del cambio. La pantalla curva queda orientada al conductor.

obligado a llevar ese peso en vilo muy lejos del cuerpo y, en el caso de una en sentido contrario a la marcha, con poco espacio casi encajonado por el marco de la puerta. También es mejorable el espacio vertical, aunque resulta muy bueno en cuanto a anchura, más generosa que buena parte de sus rivales eléctricos de formato berlina o SUV, y en espacio para las piernas de los pasajeros traseros. Así, hasta los 1,80 m podrían viajar con comodidad, aunque no tanta si hablamos de personas de 1,90, cuyas rodillas quedan muy elevadas respecto de la cadera y los muslos sin apenas apoyar en la banqueta, con la consiguiente acumulación de incomodidad.

Parte de esas limitaciones, no todas, desaparecen al considerar las plazas delanteras. Porque la habitabilidad vertical, uno de los elementos menos brillantes, es correcta incluso con techo solar. Da sensación de espacio, de luminosidad y de una aséptica calidad, sin elementos intrusivos ni barrocos, y con protagonismo para el interfaz humano máquina BMW Operating System 8.

Quien se siente tras el volante es el gran protagonista de cuanto sucede a bordo. De hecho, la doble pantalla de 12,3" para la instrumentación y 14,9 para la multimedia presentan una curvatura que favorece su consulta desde el volante. Eso sí, aprovechar todo su potencial requiere de algún tiempo de asimilación, pasado el cual se aprecian las virtudes de un sistema rápido en su funcionamiento, con muchísima información —incluso un indicador de consumo medio de energía desde fábrica: el mejor indicador real del consumo medio del coche—, conexión inalámbrica de de Smartphone y posibilidad de personalización de la pantalla principal incorporando Widgets a voluntad.

HÍPER ASISTIDO ... O NO

Su conducción debe ser considerada desde los parámetros de un coche eléctrico, algo que podría chocar con el disfrute de la conducción clásico de BMW...o reinterpretarlo, como es el caso. Porque como bien sabe el lector habitual de Autopista o quien haya podido conducir un coche eléctrico, la inmediata respuesta al acelerador y su potencial de ganar velocidad es un hecho tan innegable como que la velocidad máxima está autolimitada. Y este i4 35e no supone una excepción. De hecho, llevado a un coche térmico, los «humildes» 190 km/h de velocidad máxima no se corresponderían con el potencial de alcanzar los 100 km/h en seis segundos. O bien tendría una velocidad máxima mucho más elevada, o bien tendría una aceleración mucho más modesta.

Esta variante del i4 es lo más parecido que podemos imaginar a lo que no hace mucho hubiera sido un 320d, un modelo atractivo y con un magnífico equilibrio entre capacidad mecánica, precio y rendimiento. Pero la electrificación nos ha traído una escalada en potencia y en este caso el modelo «básico» se va a los 210 kW (286 CV), lo que ya son palabras mayores y confieren al conjunto dinamismo de berlina poderosa. De hecho, y sin salir de los BMW eléctricos probados más recientemente, es capaz de mejorar los resultados

ESTE BMW ES UNO DE LOS COCHES ELÉCTRICOS PROBADOS RECIENTEMENTE QUE MEJOR SABOR DE BOCA NOS HA DEJADO

TODO NORMAL

El gran ogro de la electrificación, su autonomía y por extensión cómo es capaz de recargar la batería también es una cuestión vital en este e35. De antemano hay que decir que estamos ante un automóvil con un motor bastante eficiente y ventajoso comparado con modelos como el Polestar 2 que es capaz de sacar un fantástico partido a una batería de tamaño contenido para lo que estamos últimamente siendo acostumbrados (70 kWh de capacidad bruta que le sitúan muy lejos de los 82 del Polestar2 Long Range, los 77 de los MEB más grandes del Grupo VW o los casi 100 del Ford Mustang) y permite alcanzar una autonomía real por encima de los 400 km.

El resultado de conectarlo a corriente alterna no da lugar a sorpresas. Es solvente y depende directamente del suministro. Al contrario, en esas cargas de oportunidad por corriente continua hay que diferenciar en función de la potencia de carga. Así, cuando se conecta a puntos de hasta 50 kW es capaz de ganar carga de manera muy lineal hasta que se supera no el 80 ni el 90, sino que puedes «estirar» la carga hasta rozar el 95% de estado de carga antes de ver cómo la potencia decae y se alarga el tiempo necesario hasta el final.

En cambio, ante una recarga extrema con un cargador de altísima potencia el rendimiento va a decaer antes. Después de una conexión inmediata y potencias por encima de los 135 kW, al alcanzar el 95% de estado de carga inicia una trayectoria descencente. Primero 100 kW hasta rozar el 45%; se mantiene por encima de los 80 kW hasta más del 50% y sigue ralentizándose desde ahí. Cae a los 60 kW cuando alcanzamos el 71 % y se queda poco por encima de los 40 de manera constante incluso por encima del 80% de carga. Pero ese 20 % restante nos llevaría nada menos que 35 minutos, 18 de ellos para pasar del 95 al 100%.

del iX1 a pesar de su inferioridad mecánica. —el SUV cuenta con 313 CV de potencia máxima y tracción a las cuatro ruedas—. Y comparado con el 40e probado hace unos meses, resulta 7.000 euros menos oneroso y mínimamente más lento. Apenas unas insignificantes décimas de segundo, beneficiado por la ligereza de una batería más pequeña y también ofrece ese potencial para en caso de descuido con el acelerador en una zona de velocidad controlada hacer un agujero a tu cartera tan grande como el que puedes hacer con el equipamiento opcional.

Fue lo que notamos en la jornada de toma de prestaciones durante la prueba de aceleración de 1.000 m, donde si bien no alcanzamos la velocidad máxima oficial de 190 km/h sí que superamos los 180 km/h tras haber recorrido apenas 600 m y se estableció con tozudez en los 186 km/h a los 800 m para permanecer en ese ritmo durante cuatro segundos y terminar la prueba coqueteando con los 26 segundos, señal del buen hacer en cuanto a entrega de potencia y aerodinámica. En ese ejercicio y en los realizados en pista desconectamos deliberadamente controles de tracción —que como buen BMW lo permite— y sistemas de asistencia a la conducción, para poder obtener ese máximo y focalizar la atención en percibir su potencial y la manera de manifestarlo. Y, lo cierto, es que este BMW es uno de los coches eléctricos que hemos probado que mejor sabor de boca nos han dejado. Lo ha hecho por dulzura en su entrega (poderosa) de potencia, en su filtrado de marcha, en un aislamiento del habitáculo magnífico y en equili-

COMPROMISO

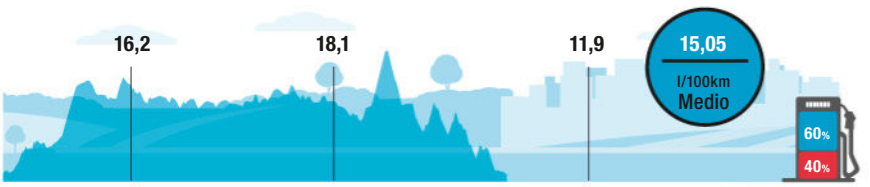
El i4 es uno de esos automóviles sin un hueco delantero en el que poder llevar elementos pequeños o los cables de carga, que deben ir forzosamente en el maletero.

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

autopista

CONSUMOS (l/100 km)

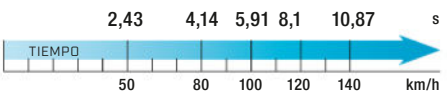


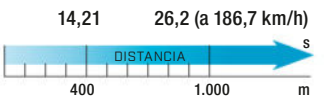
La excelente aerodinámica ayuda al BMW i4 a conseguir unos buenos consumos de energía. Es fácil rodar incluso a ritmos de autopista con números mucho mejores que los de la mayoría de los competidores.

445 km
Autonomía media

PRESTACIONES

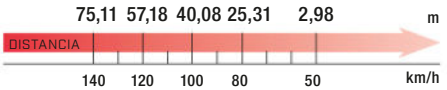
ACELERACIÓN (s)





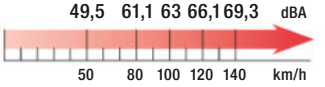
Rápido. Muy rápido para una potencia relativamente contenida. Podría llegar a mejorar las cifras oficiales y en poco más de 800 m situarse casi en el límite de su velocidad máxima.

FRENADA (s)



La reacción del freno es inmediata y ofrece un buen tacto, aunque las distancias de parada no son todo lo buenas que podrían llegar a ser. Se sitúa algo por detrás de la media.

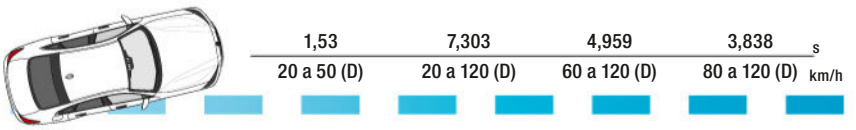
SONORIDAD (dBA)



Aerodinámica y aislamiento son piezas claves de una insonorización exquisita. Es uno de los puntos más fuertes del i4.

ADELANTAMIENTOS

Consumo máximo en prestaciones: 34,7 l/100 km



Tanto desde muy baja velocidad como en el más habitual entorno de las incorporaciones a vías principales o relanzamientos después de haber dejado de acelerar, el i4 se mueve con enorme solvencia, apenas unas décimas de segundo peor que el 40e probado unos meses atrás.

CARROCERÍA Y PESO

Cotas (mm)	
Anchura	1.852
Vía delantera:	1.601
Vía trasera	1.630
Habitabilidad (cm)	184
Ancho interior delantero	140
Ancho interior trasero	135
Altura interior Min. / máx.	87-94
Altura trasera	92
Espacio piernas delantero	105
Espacio piernas trasero	75
Maletero	470 l

Es de agradecer el esfuerzo en contención de peso realizada por BMW, vital para conseguir dinamismo y reducir la cantidad de energía necesaria. La cota de espacio interior disponible no es de lo mejor del i4. Por contra, anchura y especialmente espacio para piernas es más que razonable, como el maletero.

CONDICIONES DE LA PRUEBA

2.567 km al inicio.
Temperatura: 26 °C.
P. atmosférica: 1.013 mBar.

Neumático Hankook Ventus S1 EVO
Neumático 245/45 R18 255/45R18
Neumático Presión del./tras. 2.5 / 2.5

DATOS OFICIALES

Precio 57.350 €

MOTOR	
Motor	
Potencia máxima	210 kW
Par máximo	400 Nm
Motor Eléctrico 1	
Situacion	n.d.
Tipo	Síncrono, de imanes permanentes
Potencia máxima	210 kW
Par máximo	400 Nm
Tensión nominal	400 v
BATERÍAS	
Tipo	Iones de litio
Cap. total / útil	70,2 (67) kWh
Pot. Carga en CC	180 kW
T. Carga en CC	32 min (0-80 %)
Pot. carga en CA	11 kWh
T. carga en CA	7 h
TRANSMISIÓN	
Tipo	Automatico, de una relación
Embrague	Sin embrague
BASTIDOR	
Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados
Dirección	Cremallera. Eléctrica
Giros/Ø volante	2,6 /37 cm
Ø de giro	12,5 m
Neumáticos	225/55 R17
Llantas	7,5x17"
CARROCERÍA	
Coeficiente Cx	0,24
Nº de plazas	5
Depósito	70,2 kWh (67 útiles) l
Peso oficial	2.065 kilos
Maletero	470 litros
RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	80 %)
Acel. 0-100 km/h	6 s
Autonomía EV	482 km
Consumo combinado WLTP	15,8 kWh/100 km
Emisiones de CO_2	0 g/km
EURONCAP	
Calificacion	★★★★★

DE CONDUCIR

Como buen BMW en el arranque, el i4 mantiene el último modo de conducción seleccionado en el anterior viaje. Resulta ágil y con un comportamiento bastante neutro, aunque muestra preferencia por el asfalto en buen estado y liso.

brio general, en parte apoyado en que la monta de neumáticos opcionales no exagerada: apenas una medida adicional de llanta frente a las 17" de serie y lejos de las hasta de 20" que ofrece.

Nos pareció confiable en el rodar, con unos apoyos francos y previsibles siempre y cuando nos mantengamos en una exigencia al chasis lógica o incluso por encima de la media. Sobre asfalto en buenas condiciones transmite una dulzura total y bachea sin gran dificultad. Eso sí, la masa es elevada y transmite la sensación de que el pack de suspensión adaptativa M — 1.367 euros y ligada al paquete M Sport, otros 2.500 euros— sería un complemento de lo más recomendable y nos hace entrar en esos elementos que pueden convertir a cualquier BMW en un automóvil realmente exclusivo. La lista es larga y atractiva. Nos atrevemos a recomendar algunos como los fatos láser (1.936 €, reconocible por las inserciones en tono azul y su haz hexagonal), el Head Up Display (1.310 € o 4.464 en el paquete Innovation III que también incluye los faros láser y la conducción semi autónoma), la personalización M... si bien no es cicatero y elementos como la recarga inalámbrica o la conectividad sin cable para Smartphone es de serie.

Circulando en condiciones cotidianas tendremos que encontrar el punto de equilibrio deseado entre el sistema de frenada regenerativa automática, nuestros gustos personales y las circunstancias del tráfico. Y es, siendo regulable en tres intensidades diferentes, el sistema puede detectar la proximidad de vehículos, intersecciones, cruces, zonas de velocidad limitada, y aplicar una mayor o menor cantidad de frenada regenerativa. Requiere cierto tiempo de adaptación y valorar los ingredientes porque lo que en ciudad puede ser adecuado, máxima recuperación, puede resultar brusco en carretera al dejar de acelerar. En cualquier caso, su regulación no es complicada y sí uno de esos elementos que refrendan lo selecto de esta interpretación eléctrica de las ya míticas berlinas BMW. Esas que durante décadas han sumado a su representatividad una conducción realmente especial...y podrá mantenerse cuando BMW sólo fabrique coches eléctricos.

EL EXAMEN

Comportamiento	165
Motor y prestaciones	169
Eficiencia	173
Habitáculo y funcionalidad	121
Confort y utilización	108
Inversión	69
En primera persona	25
NOTA FINAL	**830**

OPINIÓN

Óscar Díaz

PARA MUESTRA...

...Un botón. Y en este caso muestra cómo la electricidad puede no sólo ser la base de la movilidad del futuro sino una realidad presente en la que el agrado de uso, cantidades sobradas de reserva de potencia y el refinamiento máximo se convierten en las principales características. En este caso, la presencia de un motor de lo más eficiente permite la adopción de una batería relativamente pequeña, con el consiguiente ahorro en costes de producción, peso y como tal contención de las inercias para poder comportarse como se espera de un BMW y es que, no en vano, este i4 perfectamente podría ser definido como un Serie 3 al que se sumase la electricidad.

LA REVISTA GOURMET
PARA TODOS LOS GUSTOS

beefgourmet.es

BEEF!

8,95 € ■ 3/2023
CANARIAS 9,10 €

MASA MADRE
Hacer pan es una cosa muy seria. Empezando por la masa madre, te enseñamos todas las técnicas

METE LA PATA
Asamos todo tipo de piernas de varios animales para demostrar que a veces viene bien meter la pata

Concurso de asados
DEMUESTRA QUE ERES UN SABIO DE LOS ASADOS CON ESTE CUESTIONARIO Y RECETARIO

Hojaldre y solomillo: horneamos un estupendo Beef Wellington con carne de vaca supertierna envuelta en masa crujiente.

REGALOS CARNÍVOROS

Desenvuelve tu regalo: asados festivos de vaca, bombones de ternera, bistecs navideños y strudel de carne de caza. ¡Te esperan jugosas sorpresas!

NAVIDADES GOURMET

Si quieres celebrar las mejores Navidades de la historia solo tienes que seguir nuestras instrucciones.

SI LA VIDA TE DA LIMONES...

Los limones en todas sus variedades nos ayudan a cocinar con su sabor ácido y sus múltiples propiedades.

PICOTEO DE PELÍCULA

Cuando te pones delante de la tele es un buen momento para disfrutar de la comida que más te gusta.

AL PAN, PAN

Manos a la masa: te enseñamos como hacer pan y los secretos de la masa madre. Madre no hay más que una, pero masas madre hay muchas.

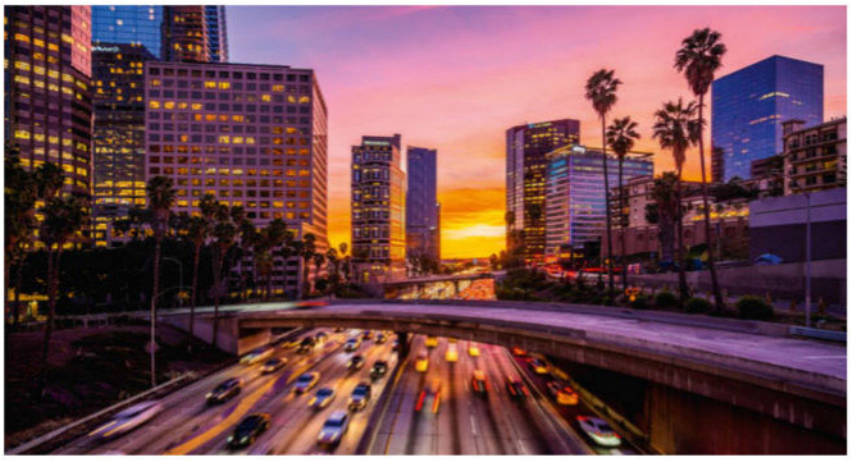
Síguenos en beefespana

https://suscripciones.sportlifeiberica.es

Disponible también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play



ETIQUETA C

La electrificación está tomando protagonismo en el mercado y cada vez la lista de precios es mayor de este tipo de coches con etiquetas Eco y "0". Pero no nos tenemos que olvidar de los coches con motores de combustión que siguen ofreciendo una oferta muy amplia y al alcance de todos los bolsillos. Además de que ofrece mucha más variedad ya que puedes disponer desde utilitarios baratos, hasta deportivos de verdad, de los de muchos cilindros y caballos. El caso es que la oferta es muy variada e interesante como demuestra este listado de precios donde encontraras la opción más interesante para cada bolsillo y necesidad.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Abarth 595C 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	34900	1,4	165	7,4	160
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	38200	1,4	179	7,2	162
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	39800	1,4	179	7,4	167
Abarth 595 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	31750	1,4	165	7,1	159
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	36300	1,4	179	7,2	162
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	37900	1,4	179	7,3	165
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Competizione Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	67600	2,0	280	8	182
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	58600	2,0	280	7,7	174
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Super Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	56100	2,0	280	7,6	173
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Ti Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	61100	2,0	280	7,7	174
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	63600	2,0	280	8	181
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Competizione Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	57600	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Sprint Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	48600	2,1	160	5	132
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Super Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	46100	2,1	160	5	131
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Ti Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	51100	2,1	160	5,1	132
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 118 kW (160 CV) Veloce Aut. 8 vel. RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	53600	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 154 kW (210 CV) Competizione Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	62600	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 154 kW (210 CV) Ti Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	56100	2,1	211	5,5	144
Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 154 kW (210 CV) Veloce Aut. 8 vel. AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	58600	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	105800	2,9	519	10,1	228
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Competizione Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	76000	2,0	280	8,8	200
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	66000	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Super Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	63500	2,0	280	8,4	191
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Ti Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	68500	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	71000	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Competizione RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	65700	2,1	160	6,1	160
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	55700	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Super RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	53200	2,1	160	5,7	150
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Ti RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	58200	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	60700	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Competizione Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	73500	2,1	209	6,4	167
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	60700	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Super Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	58200	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Ti Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	63200	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce Q4 (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	65700	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	115900	2,9	519	11,8	267
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	39900	1,6	131	5,6	147
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Super (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	37400	1,6	131	5,6	146
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT TI (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	42400	1,6	131	5,6	147
Alpine A110 (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	65300	1,8	252	6,8	154
Alpine A110 GT (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	75600	1,8	300	6,8	154
Alpine A110 R (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	114000	1,8	300	6,8	155
Alpine A110 S (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	77900	1,8	300	6,9	157
Alpine A110 S Enstone Edition (2023)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	88500	1,8	300	6,9	157
Aston Martin DBX (2019)	Todoterreno	504	168	200	2320	5	491	4x4	G	210000	4,0	551	14,3	323
Aston Martin V8 Vantage Coupe (2017)	Coupe	447	127	194	1685	2	346	T	G	178000	4,0	510	11,6	264
Aston Martin V8 Vantage Roadster (2020)	Descapotable	447	127	194		2	0	T	G	199000	4,0	510	11,6	263
Audi A1 allstreet 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	27690	1,0	95	5,7	129
Audi A1 allstreet 30 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	28990	1,0	110	5,7	128
Audi A1 allstreet 30 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	30940	1,0	110	6,2	141
Audi A1 allstreet 35 TFSI (2023)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	31040	1,5	150	6	135
Audi A1 allstreet 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32990	1,5	150	5,9	134
Audi A1 allstreet Adrenalin 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	31460	1,0	95	5,7	130
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32760	1,0	110	5,7	130
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	34710	1,0	110	6,2	142
Audi A1 allstreet Adrenalin 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	36760	1,5	150	6	135
Audi A1 Sportback Adrenalin 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	29730	1,0	95	5,7	129
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	31030	1,0	110	5,5	125
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI S tronic (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	32980	1,0	110	5,9	134
Audi A1 Sportback Adrenalin 35 TFSI S tronic (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	35030	1,5	150	5,8	132

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante en la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi A1 Sportback Advanced 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	25590	1,0	95	5,6	127
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	26890	1,0	110	5,4	123
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI S tronic (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	28840	1,0	110	5,8	132
Audi A3 Sedan 30 TDI 85 kW (116 CV) Advanced (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	35360	2,0	116	4,3	113
Audi A3 Sedan 30 TDI 85 kW (116 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	36210	2,0	116	4,5	119
Audi A3 Sedan 30 TDI 85 kW (116 CV) S Line (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	36710	2,0	116	4,5	118
Audi A3 Sedan 30 TDI 85 kW (116 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	38980	2,0	116	4,7	123
Audi A3 Sedan 30 TFSI 81 kW (110 CV) Advanced (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	33020	1,0	110	5,4	123
Audi A3 Sedan 30 TFSI 81 kW (110 CV) S Line (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	34370	1,0	110	5,6	127
Audi A3 Sedan 35 TDI 110 kW (150 CV) Advanced (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	36730	2,0	150	4,2	110
Audi A3 Sedan 35 TDI 110 kW (150 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	37450	2,0	150	4,5	118
Audi A3 Sedan 35 TDI 110 kW (150 CV) S Line (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	38080	2,0	150	4,4	115
Audi A3 Sedan 35 TDI 110 kW (150 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	D	40270	2,0	150	4,7	123
Audi A3 Sedan 35 TFSI 110 kW (150 CV) Advanced (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	34410	1,5	150	5,6	126
Audi A3 Sedan 35 TFSI 110 kW (150 CV) S Line (2022)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	35760	1,5	150	5,8	132
Audi RS 3 Sedan 294 kW (400 CV) quattro S tronic (2021)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	80060	2,5	400	8,9	203
Audi S3 Sedan 228 kW (310 CV) quattro S tronic (2020)	Turismo	450	141	182	1300	4	321	4x4	G	58200	2,0	310	7,9	178
Audi A3 Sportback 30 TDI 85 kW (116 CV) Advanced (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	34460	2,0	116	4,4	116
Audi A3 Sportback 30 TDI 85 kW (116 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	36730	2,0	116	4,6	121
Audi A3 Sportback 30 TDI 85 kW (116 CV) S Line (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	35820	2,0	116	4,6	121
Audi A3 Sportback 30 TDI 85 kW (116 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	38080	2,0	116	4,8	126
Audi A3 Sportback 30 TFSI 81 kW (110 CV) Advanced (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	32120	1,0	110	5,6	126
Audi A3 Sportback 30 TFSI 81 kW (110 CV) S Line (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	33470	1,0	110	5,8	131
Audi A3 Sportback 35 TDI 110 kW (150 CV) Advanced (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	35830	2,0	150	4,3	113
Audi A3 Sportback 35 TDI 110 kW (150 CV) Advanced S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	38020	2,0	150	4,6	120
Audi A3 Sportback 35 TDI 110 kW (150 CV) S Line (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	37180	2,0	150	4,5	118
Audi A3 Sportback 35 TDI 110 kW (150 CV) S Line S tronic 7 vel. (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	D	39370	2,0	150	4,8	126
Audi A3 Sportback 35 TFSI 110 kW (150 CV) Advanced (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	33480	1,5	150	5,7	129
Audi A3 Sportback 35 TFSI 110 kW (150 CV) S Line (2022)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	34830	1,5	150	6	135
Audi RS 3 Sportback 294 kW (400 CV) quattro S tronic (2021)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	79060	2,5	400	9	205
Audi S3 Sportback 228 kW (310 CV) quattro S tronic (2020)	Turismo	434	144	182	1295	5	280	4x4	G	57230	2,0	310	8,1	183
Audi RS 4 Avant Competition plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	125770	2,9	450	9,8	222
Audi RS 4 Avant TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	106510	2,9	450	9,8	223
Audi RS 5 Coupé Competition Plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	131800	2,9	450	9,6	213
Audi RS 5 Coupé TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	111810	2,9	450	9,6	212
Audi RS 5 Sportback Competition plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	131800	2,9	450	9,7	216
Audi RS 5 Sportback TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	111810	2,9	450	9,7	215
Audi Q2 Advanced 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	33160	2,0	116	4,8	125
Audi Q2 Advanced 30 TDI 85 kW (116 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	35420	2,0	116	4,8	126
Audi Q2 Advanced 30 TFSI 81 kW (110 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	G	32330	1,0	110	5,8	132
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	40520	2,0	150	5,3	140
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	38280	2,0	150	4,8	127
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	G	34230	1,5	150	5,9	133
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	G	36490	1,5	150	6,1	137
Audi Q2 S line 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	34510	2,0	116	4,9	130
Audi Q2 S line 30 TDI 85 kW (116 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	36770	2,0	116	5	130
Audi Q2 S line 30 TFSI 81 kW (110 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	G	33680	1,0	110	6,1	138
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	41870	2,0	150	5,5	145
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	D	39630	2,0	150	5	132
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	G	35580	1,5	150	6,2	139
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	G	37840	1,5	150	6,3	142
Audi SQ2 TFSI 221 kW (300 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1325	5	355	4x4	G	55970	2,0	300	8,3	188
Audi Q3 Advanced 35 TDI (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	43270	2,0	150	5,1	133
Audi Q3 Advanced 35 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	47900	2,0	150	5,8	152
Audi Q3 Advanced 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	45660	2,0	150	5	132
Audi Q3 Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	44050	1,5	150	6,3	143
Audi Q3 Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	46440	1,5	150	6,5	147
Audi Q3 Advanced 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	51980	2,0	200	6,3	164
Audi Q3 Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	49760	2,0	190	7,7	175
Audi Q3 S line 35 TDI (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	45870	2,0	150	5,1	134
Audi Q3 S line 35 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	50500	2,0	150	5,8	153
Audi Q3 S line 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	48260	2,0	150	5	132
Audi Q3 S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	46650	1,5	150	6,4	144
Audi Q3 S Line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	49040	1,5	150	6,6	148
Audi Q3 S line 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	54580	2,0	200	6,3	165
Audi Q3 S line 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	52360	2,0	190	7,7	175
Audi Q3 S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	59510	2,0	245	8,3	188
Audi RS Q3 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	79540	2,5	400	9,6	217
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TDI (2021)	Todoterreno	-	-	-					D	45480	2,0	150	5,1	134
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TDI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					D	50110	2,0	150	5,8	153
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	-	-	-					D	47870	2,0	150	5,1	133
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	-	-	-					G	46260	1,5	150	6,4	144
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	-	-	-					G	48650	1,5	150	6,6	149
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	-	-	-					D	54310	2,0	200	6,3	166
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					G	52090	2,0	190	7,6	172
Audi Q3 Sportback S line 35 TDI (2021)	Todoterreno	-	-	-					D	47520	2,0	150	5,3	139
Audi Q3 Sportback S line 35 TDI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					D	52160	2,0	150	6,2	162
Audi Q3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	-	-	-					D	49910	2,0	150	5,3	140
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	-	-	-					G	48300	1,5	150	6,7	152
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	-	-	-					G	50690	1,5	150	7	157
Audi Q3 Sportback S line 40 TDI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	-	-	-					D	56230	2,0	200	6,6	173
Audi Q3 Sportback S line 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					G	54010	2,0	190	8,2	185
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	-	-	-					G	61160	2,0	245	8,7	197
Audi RS Q3 Sportback 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	-	-	-					G	82020	2,5	400	9,6	218
Audi SQ7 TFSI quattro tiptronic 5 plazas (2020)	Todoterreno	506	174	197	2250	5	650	4x4	G	120770	4,0	507	11,9	270
Audi SQ7 TFSI quattro tiptronic 7 plazas (2020)	Todoterreno	506	174	197	2250	5	650	4x4	G	122515	4,0	507	12,1	274

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi SQ8 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	605	4x4	G	131995	4,0	507	12,3	280
Audi R8 Coupé V10 FSI performance quattro 456 kW (620 CV) (2018)	Coupe	443	124	194		2	112	T	G	236220	5,2	620	12,9	293
Audi R8 Coupé V10 FSI performance RWD 419 kW (570 CV) (2021)	Coupe	443	124	194		2	112	T	G	181850	5,2	570	12,6	286
Audi R8 Spyder V10 FSI performance quattro 456 kW (620 CV) (2018)	Descapotable	443	124	194	1770	2	112	T	G	251020	5,2	620	13,8	313
Audi R8 Spyder V10 FSI performance RWD 419 kW (570 CV) (2021)	Descapotable	443	124	194	1770	2	112	T	G	196650	5,2	570	13,5	306
Audi TT Coupé 45 TFSI 180 kW (245 CV) quattro S tronic Last Edition (2023)	Coupe	419	134	183	1440	3	305	4x4	G	72800	2,0	245	7,6	176
Bentley Continental GT Convertible V8 (2020)	Descapotable	485	140	195	2335	2	235	4x4	G	251816	4,0	549	12,5	284
Bentley Continental GT Mulliner Convertible V8 (2021)	Descapotable	485	140	195	2335	2	235	4x4	G	318334	4,0	549	12,5	284
Bentley Continental GT Coupe V8 (2020)	Coupe	485	141	195	2165	2	358	4x4	G	227517	4,0	549	12,1	275
Bentley Continental GT Mulliner Coupe (2021)	Coupe	485	141	195	2165	2	358	4x4	G	294306	4,0	549	12,1	275
Bentley Flying Spur V8 (2021)	Turismo	532	148	198	2330	4	351	4x4	G	220322	4,0	549	12,7	288
BMW 116d (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	31700	1,5	116	4,6	120
BMW 116d Aut. (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	35312	1,5	116	4,6	121
BMW 118d (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	36750	2,0	150	4,7	122
BMW 118d Aut. (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	39235	2,0	150	4,9	128
BMW 118i (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	33000	1,5	136	5,7	129
BMW 118i Aut. (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	35367	1,5	136	5,7	129
BMW 120d Aut. (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	D	42050	2,0	190	4,9	129
BMW 120i Aut. (2021)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	39150	2,0	178	6	137
BMW 128ti (2020)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	46800	2,0	265	6,8	156
BMW M135i xDrive (2019)	Turismo	432	143	180	1365	5	380	4x4	G	55800	2,0	306	7,4	167
BMW 218d Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	D	39900	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	G	38950	1,5	136	6,2	140
BMW 218i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	43250	2,0	156	6,5	146
BMW 220i Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	45350	2,0	184	6,3	142
BMW 230i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	48950	2,0	245	6,5	149
BMW M2 Coupé cambio automático (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	91250	3,0	460	9,7	218
BMW M2 Coupé cambio manual (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	91250	3,0	460	10	226
BMW M240i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	69550	3,0	374	7,8	177
BMW M240i xDrive Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	73050	3,0	374	8,1	185
BMW 216d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	36550	1,5	116	4,6	120
BMW 218d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	42750	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Gran Coupé (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	36000	1,5	136	5,6	128
BMW 218i Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	38367	1,5	136	5,6	128
BMW 220d Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	47850	2,0	190	4,9	129
BMW 220i Gran Coupé (2021)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	41900	2,0	178	6,1	138
BMW M235i xDrive Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	65300	2,0	306	7,1	162
BMW M3 Competition Berlina (2020)	Turismo	471	143	183	1520	4	375	4x4	G	117850	3,0	510	9,8	223
BMW M3 Competition xDrive Berlina (2021)	Turismo	471	143	183	1520	4	375	4x4	G	122500	3,0	510	10	228
BMW 320i Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	46500	2,0	184	6,5	147
BMW 330i Berlina (2022)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	51700	2,0	245	6,6	148
BMW M3 CS (2023)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	T	G	180350	3,0	551	10,2	229
BMW 320i sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	49650	2,0	184	6,8	153
BMW 330i sDrive Touring (2022)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	54900	2,0	245	6,8	154
BMW M3 Competition M xDrive Touring (2023)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	124000	3,0	510	10,1	229
BMW 420i Cabrio (2020)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	61350	2,0	184	6,7	152
BMW 430i Cabrio (2021)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	66350	2,0	245	6,9	158
BMW M4 Competition xDrive Cabrio (2021)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	135600	3,0	510	10,2	231
BMW 420i Coupé (2020)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	53500	2,0	184	6,3	143
BMW 430i Coupé (2021)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	57750	2,0	245	6,6	149
BMW M4 Competition Coupé (2020)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	126250	3,0	510	9,8	223
BMW M4 Competition xDrive Coupé (2021)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	131100	3,0	510	10	227
BMW 420i Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	54850	2,0	184	6,6	150
BMW 430i Gran Coupé (2021)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	59100	2,0	245	6,8	156
BMW 840i Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	124100	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	227150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	159750	4,4	530	10,7	243
BMW 840i Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	115900	3,0	333	8,2	186
BMW M8 Competition Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	218400	4,4	625	11,3	257
BMW M850i xDrive Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	151500	4,4	530	10,5	239
BMW 840i Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	112750	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	215150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	148350	4,4	530	10,7	243
BMW X1 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	69950	2,0	300	7,8	175
BMW X1 sDrive18d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	D	44000	2,0	150	4,9	129
BMW X1 sDrive18i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	44000	1,5	136	6,3	142
BMW X2 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	G	71800	2,0	300	7,7	174
BMW X2 sDrive18d (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	D	49200	2,0	150	5,1	133
BMW X3 M (2022)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	119350	3,0	480	10,8	246
BMW X3 M Competition (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	128450	3,0	510	10,8	246
BMW X4 M (2022)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	121500	3,0	480	10,7	243
BMW X4 M Competition (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	130600	3,0	510	10,7	244
BMW Z4 M40i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	79000	3,0	340	8,1	183
BMW Z4 sDrive20i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	58500	2,0	197	7,1	161
BMW Z4 sDrive30i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	67200	2,0	258	7,2	163
Caterham Seven 170 (2021)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	40892	0,7	86	4,8	109
Caterham Seven 340 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	58970	2,0	173	6,5	148
Caterham Seven 340 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	62322	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	64378	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	67729	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 600 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	44643	0,7	86	4,8	109
Citroën C3 BlueHDi 100 Max (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	D	22965	1,5	102	4,5	117
Citroën C3 BlueHDi 100 Plus (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	D	21865	1,5	102	4,5	117
Citroën C3 BlueHDi 100 YOU! (2022)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	D	20270	1,5	102	4,5	118
Citroën C3 PureTech 110 S&S EAT6 Max (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	24055	1,2	110	5,9	134
Citroën C3 PureTech 110 S&S Max (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	21595	1,2	110	5,3	120

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante en la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Citroën C3 PureTech 83 S&S Max (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	20760	1,2	83	5,5	123
Citroën C3 PureTech 83 S&S Plus (2023)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	19660	1,2	83	5,5	123
Citroën C3 PureTech 83 S&S YOU! (2022)	Turismo	400	147	175	1055	5	300	D	G	18065	1,2	83	5,5	123
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	27760	1,5	110	5	130
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	25840	1,5	110	4,9	128
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	24520	1,5	110	4,8	127
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	26640	1,2	110	6	136
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	24720	1,2	110	5,9	134
Citroën C3 Aircross PureTech 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	23400	1,2	110	5,9	133
Citroën C3 Aircross PureTech 130 EAT6 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	28690	1,2	131	6,5	146
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	32045	1,5	131	4,9	129
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	29755	1,5	131	4,9	129
Citroën C4 PureTech 100 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	24955	1,2	101	5,4	121
Citroën C4 PureTech 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	30505	1,2	131	5,8	130
Citroën C4 PureTech 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	28265	1,2	131	5,8	130
Citroën C4 PureTech 130 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	27765	1,2	131	5,3	119
Citroën C4 PureTech 130 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	25725	1,2	131	5,3	119
Citroën C4 PureTech 130 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	24205	1,2	131	5,3	120
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	32045	1,5	131	4,8	126
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	29755	1,5	131	4,9	128
Citroën C4 X PureTech 100 You (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	G	24505	1,2	102	5,3	120
Citroën C4 X PureTech 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	G	30505	1,2	131	5,7	129
Citroën C4 X PureTech 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	G	28265	1,2	131	5,7	129
Citroën C5 Aircross BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Todoterreno	450	165	184	1490	5	460	D	D	40210	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Todoterreno	450	165	184	1490	5	460	D	D	38585	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross PureTech 130 Plus (2023)	Todoterreno	450	165	184	1490	5	460	D	G	34035	1,2	131	6,2	139
Citroën C5 Aircross PureTech 130 You (2023)	Todoterreno	450	165	184	1490	5	460	D	G	31185	1,2	131	6,2	140
Citroën C5 X PureTech 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	G	38890	1,2	131	6,1	137
Citroën C5 X PureTech 130 EAT8 You (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	G	37190	1,2	131	6	136
CUPRA Ateca 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	439	160	184	1626	5	485	4x4	G	45760	2,0	190	7,7	176
CUPRA Ateca VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	439	160	184	1626	5	485	4x4	G	55170	2,0	300	9	202
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	35550	1,5	150	6,4	144
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	38110	1,5	150	6,8	152
CUPRA Formentor 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	D	39160	2,0	150	4,9	128
CUPRA Formentor 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	D	44970	2,0	150	5,9	154
CUPRA Formentor 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	44970	2,0	190	7,6	172
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG 7 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	50770	2,0	245	7,7	174
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	53180	2,0	310	8,5	192
CUPRA Formentor VZ Tribe Edition 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG 7 vel. (2023)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	53978	2,0	245	7,7	174
CUPRA Formentor VZ Tribe Edition 2.0 TSI 228 kW (310 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2023)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	56388	2,0	310	8,6	195
CUPRA Formentor VZ5 2.5 TSI 287 kW (390 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	70590	2,5	390	10,2	231
CUPRA León 5p 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	35310	2,0	190	6,9	155
CUPRA León 5p VZ 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	45710	2,0	245	7,2	163
CUPRA León 5p VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	48330	2,0	300	7,6	172
CUPRA León 5p VZ CUP 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	57742	2,0	300	7,8	176
CUPRA León Sportstourer 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	4x4	G	36600	2,0	190	6,9	155
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	4x4	G	47680	2,0	245	7,3	164
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	4x4	G	49340	2,0	300	7,6	172
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	4x4	G	52610	2,0	310	8,3	186
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	4x4	G	58028	2,0	300	7,8	177
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	4x4	G	60822	2,0	310	8,5	191
Dacia Duster Expression Blue dCi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	D	20590	1,5	116	4,8	125
Dacia Duster Expression Blue dCi 85 kW (115 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	D	23090	1,5	116	5,3	140
Dacia Duster Expression TCe 96 kW (130 CV) (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	G	20190	1,3	131	6,2	141
Dacia Duster Extreme Blue dCi 85 kW (115 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	D	24940	1,5	116	5,4	141
Dacia Duster Extreme TCe 110 kW (150 CV) 4x2 EDC (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	G	24240	1,3	150	6,2	142
Dacia Duster Journey Blue dCi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	D	22140	1,5	116	4,8	126
Dacia Duster Journey Blue dCi 85 kW (115 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	D	24640	1,5	116	5,4	141
Dacia Duster Journey GO TCe 110 kW (150 CV) 4x2 EDC (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	G	23940	1,3	150	6,2	141
Dacia Duster Journey GO TCe 96 kW (130 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	434	169	180	1331	5	411	4x4	G	21740	1,3	131	6,2	141
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	19850	1,0	110	5,6	127
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	20750	1,0	110	5,7	129
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21500	1,0	110	5,6	128
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	22400	1,0	110	5,7	129
Dacia Sandero Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	13190	1,0	91	5,2	118
Dacia Sandero Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	14040	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Stepway Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	14720	1,0	91	5,6	126
Dacia Sandero Stepway Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	15620	1,0	91	5,6	126
Dacia Sandero Stepway Extreme Go TCe 81 kW (110 CV) (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	18420	1,0	110	5,5	125
Dacia Sandero Stepway Extreme TCe 67 kW (90 CV) CVT (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	18220	1,0	91	6,2	139
DFSK 500 Intelligent (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	22995	1,5	106	8,3	188
DFSK 500 Luxury (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	20995	1,5	106	8,3	188
DFSK 580 1.5 Turbo 107 kW (146 CV) Intelligent (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	26495	1,5	145	9,8	222
DFSK 580 1.5 Turbo 107 kW (146 CV) Luxury (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	24495	1,5	145	9,8	222
DFSK F5 Classic (2020)	Todoterreno	469	165	187	1664	5	379	D	G	28995	1,5	137	9,8	222
DR 3.0 (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	G	18900	1,5	117	7,4	173
DR 4.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	19900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	21900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	25900	1,5	155	7,8	175
DR 6.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	G	29900	1,5	155	7,8	175
DR 7.0 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	G	32900	1,5	160	8	182
DS 7 Bastille BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	42800	1,5	131	5,5	143
DS 7 Performance Line + BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46200	1,5	131	5,5	145
DS 7 Performance Line BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	43900	1,5	131	5,5	144
DS 7 Rivoli BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46800	1,5	131	5,5	145
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	33350	1,5	131	5,1	133

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Esprit de Voyage (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	37350	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	39700	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	33950	1,5	131	5,1	133
DS 3 PureTech 100 Bastille (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	28850	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 100 Performance Line (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	29450	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	31700	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Esprit de Voyage (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	35700	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	38050	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	32300	1,2	131	6	135
DS 4 Opera BlueHDi 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	47800	1,5	131	5,3	139
DS 4 Opera PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	46550	1,2	131	6,2	139
DS 4 Performance Line + BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	41350	1,5	131	5,2	138
DS 4 Performance Line + PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	40100	1,2	131	6,1	138
DS 4 Performance Line BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	37600	1,5	131	5,2	137
DS 4 Performance Line PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	36350	1,2	131	6,1	138
DS 4 Rivoli BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	42800	1,5	131	5,2	137
DS 4 Rivoli PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	41550	1,2	131	6,1	137
DS 4 Trocadero BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	39250	1,5	131	5,2	137
DS 4 Trocadero PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	38000	1,2	131	6,1	137
Ford Bronco Badlands 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	91500	2,7	334	14,2	338
Ford Bronco Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	86900	2,7	334	13,7	326
Ford Fiesta 5p ST 1.5 EcoBoost 147 kW (200 CV) (2022)	Turismo	407	148	174	1211	5	311	D	G	30998	1,5	200	6,7	153
Ford Focus Active Berlina 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	31424	1,0	125	5,7	129
Ford Focus Active Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	D	35179	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	G	32612	1,0	125	5,7	129
Ford Focus Active X Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1330	5	392	D	D	36367	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active Sportbreak 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	32564	1,0	125	5,8	131
Ford Focus Active Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	D	36319	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	G	33709	1,0	125	5,8	131
Ford Focus Active X Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1394	5	635	D	D	37464	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Berlina ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	43567	2,3	280	8	183
Ford Focus Berlina ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) Aut. 7 vel. (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	46313	2,3	280	8	182
Ford Focus Berlina ST-Line 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	31087	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Berlina ST-Line 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	D	34841	1,5	116	5	130
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	G	32274	1,0	125	5,5	125
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183	1330	5	358	D	D	34841	1,5	116	5	131
Ford Focus Sportbreak ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	44267	2,3	280	8	183
Ford Focus Sportbreak ST-Line 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	32226	1,0	125	5,7	128
Ford Focus Sportbreak ST-Line 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	D	35981	1,5	116	5,1	133
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.0 EcoBoost 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	G	33421	1,0	125	5,7	128
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	467	149	183	1394	5	593	D	D	37126	1,5	116	5,1	133
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	G	38177	1,5	150	6,6	149
Ford Kuga ST-Line 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	D	40909	2,0	120	5,7	149
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	G	41814	1,5	150	6,6	151
Ford Kuga ST-Line X 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	D	44632	2,0	120	5,8	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	G	45398	1,5	150	6,7	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	411	4x4	D	48216	2,0	120	5,8	151
Ford Mustang Convertible California Special 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) (2022)	Descapotable	479	139	192	1723	2	332	T	G	62931	5,0	450	12	274
Ford Mustang Convertible California Special 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) Aut. (2022)	Descapotable	479	139	192	1723	2	332	T	G	65931	5,0	450	11,5	263
Ford Mustang Convertible GT 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) (2018)	Descapotable	479	139	192	1723	2	332	T	G	60731	5,0	450	12	274
Ford Mustang Convertible GT 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) Aut. (2018)	Descapotable	479	139	192	1723	2	332	T	G	63731	5,0	450	11,5	263
Ford Mustang Fastback GT 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) (2018)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	52572	5,0	450	11,8	268
Ford Mustang Fastback GT 5.0 Ti-VCT V8 331 kW (450 CV) Aut. (2018)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	55572	5,0	450	11,2	256
Ford Mustang Fastback Mach 1 5.0 V8 338 kW (460 CV) (2021)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	69231	5,0	460	12,4	284
Ford Mustang Fastback Mach 1 5.0 V8 338 kW (460 CV) Aut. (2021)	Coupe	479	137	192	1662	2	408	T	G	72231	5,0	460	11,7	270
Honda Civic Type R 2.0 VTEC Turbo Pack Carbono (2023)	Turismo	455	141	180	1480	5	404	D	G	61890	2,0	329	8,2	186
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Essence (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	21140	1,2	84	5,6	126
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Klass (2023)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	22355	1,2	84	5,6	126
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	23215	1,2	84	5,6	127
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) AT Klass (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	18940	1,0	67	5,3	119
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Essence (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	16340	1,0	67	5	114
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Klass (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	17340	1,0	67	5,1	116
Hyundai i10 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	21790	1,0	100	5,4	123
Hyundai i10 1.2 MPI 62 kW (84 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19640	1,2	84	5,5	125
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) Klass (2020)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	21315	1,0	100	5,3	120
Hyundai i20 1.0 T-GDi 73,5 kW (100 CV) Tecno (2022)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	23115	1,0	100	5,3	120
Hyundai i20 1.2 MPi 61,8 kW (84 CV) Essence (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	18640	1,2	84	5,2	119
Hyundai i20 1.2 MPi 61,8 kW (84 CV) Klass (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	20315	1,2	84	5,3	120
Hyundai i20 1.2 MPi 61,8 kW (84 CV) N Line 30 Aniversario (2022)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	21850	1,2	84	5,4	123
Hyundai i20 N 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	32690	1,6	204	7	158
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	22440	1,0	100	5,3	121
Hyundai i20 1.2 MPi 84 CV Essence (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	19640	1,2	84	5,2	118
Hyundai i20 1.2 MPi 84 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	21440	1,2	84	5,3	120
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 88 kW (120 CV) N-Line 30 Aniversario (2022)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	26295	1,0	120	6,1	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Essence (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	22120	1,5	110	6	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Klass SLX (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	24270	1,5	110	6,2	140
Hyundai i30 N 2.0 T-GDi 184 kW (250 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	36950	2,0	250	7,7	175
Hyundai i30 N Performance 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	43550	2,0	280	8	182
Hyundai i30 N Performance 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	46550	2,0	280	8,4	191
Hyundai i30 CW 1.0 TGDI 88 kW (120 CV) N-Line 30 Aniversario (2022)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	27195	1,0	120	6,1	138
Hyundai i30 Fastback 1.0 TGDI 88 kW (120 CV) N-Line 30 Aniversario (2022)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	26985	1,0	120	6	135
Hyundai i30 Fastback N Performance 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	46550	2,0	280	8,4	191
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	29990	1,0	120	5,8	131
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	31790	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	28490	1,0	120	5,7	129
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30290	1,0	120	5,9	133

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante en la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Hyundai Kona N Line 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30290	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	34040	1,6	198	6,4	145
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	35640	1,6	198	6,9	157
Hyundai Kona N Line Style 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	41540	1,6	198	6,9	156
Hyundai Kona Tecno 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32290	1,0	120	5,7	130
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Klass 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	46820	2,2	193	6,6	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Maxx 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	50520	2,2	193	6,3	167
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Tecno 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	56270	2,2	193	6,3	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x4 8DCT Style 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	62870	2,2	193	6,8	178
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x4 8DCT Tecno 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	58270	2,2	193	6,8	178
Hyundai Staria Style 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) 4x4 AT 9 plazas (2023)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	60840	2,2	177	8,9	232
Hyundai Staria Tecno 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) AT 9 plazas (2022)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	55490	2,2	177	8,2	215
Hyundai Tucson Klass 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	32825	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	30325	1,6	150	6,7	151
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	35625	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	33125	1,6	150	6,7	152
Hyundai Tucson N Line 30 Aniversario 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	36625	1,6	150	6,8	155
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	326
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	332
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	11,2	291
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	12,1	310
Jaguar F-Type Convertible 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	91100	2,0	300	9,6	217
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	136300	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	129100	5,0	450	10,6	238
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	162000	5,0	575	10,7	239
Jaguar F-Type Coupé 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	82600	2,0	300	9,5	214
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	127800	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	120600	5,0	450	10,6	237
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	153500	5,0	575	10,7	239
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	66800	2,0	250	8	183
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	59650	2,0	250	7,7	175
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	62350	2,0	250	8	182
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	77050	2,0	250	8,2	186
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	66550	2,0	250	7,8	177
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	70200	2,0	250	8	182
Jeep Avenger 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1257	5	355	D	G	23300	1,2	101	5,5	124
Jeep Avenger Altitude 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1257	5	355	D	G	26200	1,2	101	5,6	126
Jeep Avenger Longitude 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1257	5	355	D	G	24500	1,2	101	5,5	124
Jeep Avenger Summit 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) (2023)	Todoterreno	408	153	178	1257	5	355	D	G	28700	1,2	101	5,6	126
Jeep Compass Limited 1.6 Multijet 96 kW (130 CV) (2023)	Todoterreno	439	162	182	1575	5	420	4x4	D	39150	1,6	131	5,4	141
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	22550	1,0	101	5,2	118
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	23700	1,0	120	5,2	118
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	24000	1,0	101	5,2	119
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	25150	1,0	120	5,3	119
KIA Ceed 5p GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	35850	1,6	204	6,8	154
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	26300	1,0	101	5,5	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	27450	1,0	120	5,5	126
KIA ProCeed GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	38450	1,6	204	6,8	154
KIA ProCeed GT Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	32125	1,0	120	5,7	130
KIA Ceed Tourer Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	24800	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	25258	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	28550	1,0	120	5,6	128
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) AMT GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	18010	1,0	67	5,3	121
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) Concept (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	14685	1,0	67	5,1	116
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	16485	1,0	67	5,2	118
KIA Picanto 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	18385	1,0	101	5,2	118
KIA Picanto 1.2 DPi 62 kW (84 CV) AMT GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	18535	1,2	84	5,5	125
KIA Picanto 1.2 DPi 62 kW (84 CV) GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	17610	1,2	84	5,3	121
KIA Picanto X-Line 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2020)	Turismo	360	150	163	1132	5	255	D	G	19360	1,0	101	5,3	121
KIA Rio 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Concept (2020)	Turismo	407	145	173	1045	5	325	D	G	17925	1,2	84	5,4	122
KIA Rio 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Drive (2020)	Turismo	407	145	173	1045	5	325	D	G	20350	1,2	84	5,4	123
KIA Rio 1.2 DPi 62 kW (84 CV) GT Line (2020)	Turismo	407	145	173	1045	5	325	D	G	21650	1,2	84	6	137
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x2 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	59640	2,2	194	6,4	169
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	61740	2,2	194	6,8	178
KIA Sorento 2.2 CRDi Drive DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	51565	2,2	194	6,2	163
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	55490	2,2	194	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	57590	2,2	194	6,8	177
KIA Sportage Concept 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	35275	1,6	116	5,2	137
KIA Sportage Concept 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	32475	1,6	150	6,7	152
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	37675	1,6	116	5,2	136
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	34875	1,6	150	6,7	152
KIA Stonic 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Concept (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	20900	1,2	84	5,6	128
KIA Stonic 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22975	1,2	84	5,7	130
KIA XCeed GT-Line 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	37975	1,6	204	7,1	161
KIA XCeed Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	25750	1,0	120	6	135
KIA XCeed Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	26650	1,0	120	6	135
KIA XCeed GT-Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	31750	1,0	120	5,9	134
KIA XCeed Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	28950	1,0	120	6	136
Koenigsegg Jesko (2020)	Coupe	461	121	203	1495	2	100	T	G	3190125	5,1	1298		
KTM X-Bow GT-XR (2022)	Coupe	463	116	204	1325	0	160	T	G	386752	2,5	500	9,1	214
Lamborghini Huracán STO (2020)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	338577	5,2	639		
Lamborghini Huracán Tecnica (2022)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	262042	5,2	639	14,5	328
Lamborghini Huracán EVO Spyder (2019)	Descapotable	452	118	193		2	100	4x4	G	274805	5,2	639	14,2	338
Lamborghini Huracán Sterrato (2023)	Coupe	453	125	196		2	100	4x4	G	299515	5,2	610	14,9	337
Lamborghini Urus Performante (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	296596	4,0	666		
Lamborghini Urus S (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	265443	4,0	666	14,1	320

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Land Rover Defender 130 V8 P500 AWD Auto (2023)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	165500	5,0	500	14,4	325
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	155000	5,0	525	14,2	320
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	163550	5,0	525	14,2	321
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	159200	5,0	525	14,4	324
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	167650	5,0	525	14,4	324
Land Rover Range Rover Evoque S D165 FWD (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	50900	2,0	163	6	158
Lexus LC 500 Cabrio Bespoke (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	166000	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Cabrio Luxury (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	163500	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Bespoke (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	164000	5,0	477	11,6	262
Lexus LC 500 Sport+ (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	156000	5,0	477	11,6	262
Lotus Emira i4 First Edition (2023)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	2,0	366	9,2	208
Lotus Emira V6 First Edition (2021)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	3,5	405	10,7	243
Mahindra KUV100 K6+ (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	12990	1,2	87	7,9	179
Mahindra KUV100 K8 (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	15290	1,2	87	7,9	179
Maserati Ghibli (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	92400	3,0	349	11,2	255
Maserati Ghibli Diesel (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	D	85800	3,0	275	7,8	203
Maserati Ghibli S Q4 (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	123400	3,0	430	12,1	274
Maserati Ghibli Trofeo (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	158100	3,8	580	12,4	281
Maserati GranTurismo Modena (2023)	Coupe	496	135	196	1795	2	270	4x4	G	202900	3,0	496	10,2	230
Maserati GranTurismo Trofeo (2023)	Coupe	496	135	196	1795	2	270	4x4	G	253000	3,0	557	10,2	230
Maserati Grecale Trofeo (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	132000	3,0	530	11,2	254
Maserati Levante (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	96900	3,0	349	12,5	283
Maserati Levante Diesel (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	D	93400	3,0	275	9,1	238
Maserati Levante GTS (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	165400	3,8	530	15,8	357
Maserati Levante S (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	127800	3,0	430	12,6	286
Maserati Levante Trofeo (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	198100	3,8	580	15,9	359
Maserati MC20 Cielo (2022)	Descapotable	467	122	197		2	100	T	G	300500	3,0	630	11,2	261
Maserati MC20 (2020)	Coupe	467	122	197	1150	2	100	T	G	265388	3,0	630	11,5	261
Maserati Quattroporte Modena Q4 (2021)	Turismo	526	148	195	1920	4	530	4x4	G	152400	3,0	430	11,4	258
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	38607	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	36607	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	39707	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	41507	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	39707	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	42507	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	40507	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	43607	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	45407	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	43607	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	46607	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	48407	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	49407	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	46607	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	50157	2,2	184	6,6	173
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37586	2,0	165	7	159
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	41436	2,0	165	7	158
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	35586	2,0	165	6,8	154
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37186	2,0	165	6,7	152
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	47826	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	42686	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46706	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46906	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	36086	2,0	165	6,9	157
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	39936	2,0	165	6,8	155
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	48326	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	43186	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47206	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47406	2,5	194	7,6	172
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	35474	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	37874	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	36974	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kizuna (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	36974	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	32864	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	38474	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	42474	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	39974	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari 6AT (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	43474	2,0	184	7,6	171
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kizuna (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	39974	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kizuna 6AT (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	43474	2,0	184	7,6	171
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	32974	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35374	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	34474	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kizuna (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	34474	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	30364	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35974	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	39974	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	37474	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kizuna (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	37474	2,0	184	6,9	155
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	222690	4,0	639	13,1	296
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	84025	2,0	421	8,7	202
Mercedes-Benz CLA 200 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	44850	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz CLA 220 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45175	2,0	190	5	130
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	85425	2,0	421	9,1	206
Mercedes-Benz CLA 200 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	46125	2,0	150	5	132
Mercedes-Benz CLA 220 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	46475	2,0	190	5,1	134
Mercedes-Benz A 180 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	41207	2,0	116	5,1	133

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante en la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mercedes-Benz A 200 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	42757	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz A 220 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	47057	2,0	190	5	131
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	87811	2,0	421	9	205
Mercedes-Benz A 180 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	42157	2,0	116	5	131
Mercedes-Benz A 200 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	43707	2,0	150	4,9	128
Mercedes-Benz B 180 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	43207	2,0	116	5,2	137
Mercedes-Benz B 200 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	43682	2,0	150	5,1	134
Mercedes-Benz B 220 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	51507	2,0	190	5,2	135
Mercedes-Benz E 220 d Cabrio (2020)	Descapotable	484	143	186	1870	2	360	T	D	78049	2,0	194	5,8	151
Mercedes-Benz E 400 d 4MATIC Cabrio (2020)	Descapotable	484	143	186	1870	2	360	T	D	97979	2,9	330	6,9	182
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC Coupé (2020)	Coupe	484	143	186	1790	2	425	T	D	73218	2,0	194	5,7	149
Mercedes-Benz E 220 d Coupé (2020)	Coupe	484	143	186	1790	2	425	T	D	70067	2,0	194	5,4	143
Mercedes-Benz E 400 d 4MATIC Coupé (2020)	Coupe	484	143	186	1790	2	425	T	D	91110	2,9	330	6,8	177
Mercedes-Benz Mercedes-AMG G 63	Todoterreno	482	197	193	2490	5	454	4x4	G	210411	4,0	585	16	363
Mercedes-Benz G 400 d (2020)	Todoterreno	482	197	193	2490	5	454	4x4	D	142070	2,9	330	11,1	291
Mercedes-Benz G 500 (2020)	Todoterreno	482	197	193	2490	5	454	4x4	G	153648	4,0	421	14,9	339
Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC L (2020)	Turismo	529	150	192	2040	4	330	4x4	D	125559	2,9	286	6,8	177
Mercedes-Benz S 350 d L (2020)	Turismo	529	150	192	2040	4	330	4x4	D	118880	2,9	286	6,6	173
Mercedes-Benz S 400 d 4MATIC L (2020)	Turismo	529	150	192	2040	4	330	4x4	D	129018	2,9	330	6,8	177
Mercedes-Benz S 350 d (2020)	Turismo	518	150	192	2020	4	350	4x4	D	116938	2,9	286	6,6	172
Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC (2020)	Turismo	518	150	192	2020	4	350	4x4	D	123643	2,9	286	6,7	176
Mercedes-Benz S 400 d 4MATIC (2020)	Turismo	518	150	192	2020	4	350	4x4	D	127102	2,9	330	6,7	176
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 680 4MATIC	Turismo	547	151	192	2330	4	495	4x4	G	269012	6,0	612	13,4	304
Mercedes-Benz CLS 220 d Coupé (2021)	Turismo	499	142	189	1765	4	490	4x4	D	80499	2,0	194	5,6	148
Mercedes-Benz CLS 400 d 4MATIC Coupé (2021)	Turismo	499	142	189	1765	4	490	4x4	D	102341	2,9	330	6,8	178
Mercedes-Benz GLA 200 d (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	47300	2,0	150	5,3	140
Mercedes-Benz GLA 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	49825	2,0	150	5,6	147
Mercedes-Benz GLA 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	51200	2,0	190	5,7	148
Mercedes-Benz GLB 200 d (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	49050	2,0	150	5,6	146
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	51550	2,0	150	5,8	152
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	53197	2,0	150	5,9	154
Mercedes-Benz GLB 200 d 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	50697	2,0	150	5,6	148
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	53725	2,0	190	5,8	153
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	55372	2,0	190	5,9	156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+	Descapotable	470	136	192	1810	2	240	T	G	190532	4,0	476	12,7	288
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+	Descapotable	470	136	192	1810	2	240	T	G	223338	4,0	585	12,9	292
MG HS Comfort 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	27440	1,5	162	7,4	168
MG HS Comfort 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	29440	1,5	162	7,7	174
MG HS Luxury 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	30240	1,5	162	7,4	168
MG HS Luxury 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	32240	1,5	162	7,7	174
MG ZS Comfort 1.0 T-GDI Automático (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	20990	1,0	111	7,2	163
MG ZS Comfort 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	17190	1,5	106	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	21190	1,0	111	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI Automático (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	22990	1,0	111	7,2	163
MG ZS Luxury 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	19190	1,5	106	6,6	149
MINI Cooper 3 puertas Automático (2021)	Turismo	385	141	173	1250	3	211	D	G	28650	1,5	136	5,5	124
MINI Cooper S 3 puertas Automático (2021)	Turismo	385	141	173	1250	3	211	D	G	33350	2,0	178	5,8	132
MINI John Cooper Works 3 puertas Automático (2021)	Turismo	385	141	173	1250	3	211	D	G	43200	2,0	231	6,6	150
MINI Cooper 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	29400	1,5	136	5,5	126
MINI Cooper S 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	34150	2,0	178	5,9	134
MINI Cooper Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	32950	1,5	136	5,9	135
MINI Cooper S Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	38200	2,0	178	6,2	141
MINI John Cooper Works Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	49750	2,0	231	6,9	156
MINI Cooper Clubman Aut. 7 vel. (2019)	Turismo	427	144	180	1395	5	360	4x4	G	35290	1,5	136	6	136
MINI Cooper D Clubman Aut. 8 vel. (2022)	Turismo	427	144	180	1395	5	360	4x4	D	39010	2,0	150	5	130
MINI Cooper S Clubman Aut. 7 vel. (2020)	Turismo	427	144	180	1395	5	360	4x4	G	39130	2,0	178	6,3	144
MINI John Cooper Works ALL4 Clubman Aut. 8 vel. (2019)	Turismo	427	144	180	1395	5	360	4x4	G	55410	2,0	306	7,4	169
MINI Cooper Countryman Aut. (2022)	Todoterreno	430	156	182	1465	5	405	4x4	G	35430	1,5	136	6,3	144
MINI Cooper D Countryman Aut. (2022)	Todoterreno	430	156	182	1465	5	405	4x4	D	39160	2,0	150	5	131
MINI Cooper S Countryman ALL4 Aut. (2020)	Todoterreno	430	156	182	1465	5	405	4x4	G	44610	2,0	178	7	159
MINI Cooper SD Countryman ALL4 Aut. (2021)	Todoterreno	430	156	182	1465	5	405	4x4	D	52210	2,0	190	5,4	142
MINI John Cooper Works Countryman (2020)	Todoterreno	430	156	182	1465	5	405	4x4	G	56680	2,0	306	7,6	174
MINI Countryman John Cooper Works ALL4 (2023)	Todoterreno	443	165	184		5	440	4x4	G	59400	2,0	300	7,8	177
Mitsubishi ASX 100T Motion (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	24490	1,0	90	5,8	131
Mitsubishi ASX 100T Spirit (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	23490	1,0	90	5,8	131
Mitsubishi Colt 100 MPI Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	17790	1,0	67	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	20960	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki+ (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	23990	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	18990	1,0	91	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) CVT Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	19500	1,2	71	5,5	125
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	17500	1,2	71	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Motion (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	16250	1,2	71	4,9	112
Morgan Plus Four Automátic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	99534	2,0	258	7	159
Morgan Plus Four Manual (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	100853	2,0	258	7,3	165
Morgan Plus Six Automatic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	127500	3,0	340	7,9	180
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	25450	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27350	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	28550	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29650	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	31400	1,0	114	6,1	139
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	26650	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27750	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29500	1,0	114	5,9	134
Opel Astra Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	26500	1,2	110	5,4	123
Opel Astra Edition 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	27550	1,2	131	5,4	123
Opel Astra GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	30550	1,2	131	5,5	125

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Opel Astra GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	32350	1,2	131	5,6	127
Opel Astra GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	D	34120	1,5	131	4,9	129
Opel Astra Sports Tourer Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	27500	1,2	110	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer Edition 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	28550	1,2	131	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	31550	1,2	131	5,7	128
Opel Astra Sports Tourer GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	33350	1,2	131	5,8	130
Opel Astra Sports Tourer GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	D	35120	1,5	131	5	131
Opel Corsa 1.2 55 kW (75 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	18900	1,2	75	5,3	120
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	20300	1,2	101	5,1	114
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	22500	1,2	101	5,1	114
Opel Crossland Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2020)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	24576	1,2	110	5,8	130
Opel Crossland Edition 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2021)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	25173	1,5	110	4,8	126
Opel Crossland Elegance 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	28551	1,2	131	6,3	141
Opel Crossland Elegance 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	28141	1,5	110	4,9	127
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	26634	1,2	110	5,9	133
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	27893	1,2	131	6,3	143
Opel Crossland GS 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	27232	1,5	110	4,9	128
Opel Grandland Design & Tech 1.2T 96 kW (130 CV) (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	G	33100	1,2	131	6,1	138
Opel Grandland Design & Tech 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	D	36800	1,5	131	5,4	142
Opel Grandland GS 1.2T 96 kW (130 CV) (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	G	33550	1,2	131	6,1	138
Opel Grandland GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	D	37250	1,5	131	5,4	142
Opel Mokka 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2020)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	26253	1,2	101	5,5	124
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 Black Edition (2023)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	33070	1,2	131	5,9	133
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 GS (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	31436	1,2	131	5,9	132
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 Ultimate (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	35414	1,2	131	5,9	133
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Black Edition (2023)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	31321	1,2	131	5,5	124
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) GS (2020)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	29686	1,2	131	5,5	123
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Ultimate (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	33764	1,2	131	5,5	125
Opel Mokka 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) GS (2023)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	D	28599	1,5	110	4,4	117
Opel Mokka 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) Ultimate (2020)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	D	32490	1,5	110	4,5	118
Peugeot 2008 Active BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	D	31590	1,5	131	5	131
Peugeot 2008 Active Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	26890	1,2	102	5,4	123
Peugeot 2008 Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	D	33240	1,5	131	5	132
Peugeot 2008 Allure Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	28540	1,2	102	5,5	123
Peugeot 2008 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	30990	1,2	131	5,9	133
Peugeot 2008 GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	D	35340	1,5	131	5	132
Peugeot 2008 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	33090	1,2	131	5,9	133
Peugeot 208 Active PureTech 75 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	20100	1,2	75	5,4	120
Peugeot 208 Allure PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	23000	1,2	101	5,1	114
Peugeot 208 GT PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	25300	1,2	101	5,2	116
Peugeot 3008 Active Pack BlueHDi 130 S&S EAT8 (2020)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	D	38820	1,5	131	5,4	142
Peugeot 3008 Active Pack PureTech 130 S&S (2020)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	G	35270	1,2	131	6,1	138
Peugeot 3008 Allure Pack BlueHDi 130 S&S EAT8 (2020)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	D	41420	1,5	131	5,4	142
Peugeot 3008 Allure Pack PureTech 130 S&S (2020)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	G	37870	1,2	131	6,1	138
Peugeot 3008 GT BlueHDi 130 S&S EAT8 (2020)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	D	43870	1,5	131	5,5	143
Peugeot 3008 GT PureTech 130 S&S (2020)	Todoterreno	445	162	184	1395	5	395	D	G	40320	1,2	131	6,2	139
Peugeot 308 5p Active BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	32822	1,5	131	4,9	128
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	28100	1,2	131	5,5	124
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30372	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 5p Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	34400	1,5	131	5	130
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30250	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	31950	1,2	131	5,7	129
Peugeot 308 5p GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	37000	1,5	131	5	131
Peugeot 308 5p GT Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	34550	1,2	131	5,8	130
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	28200	1,2	131	5,5	124
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	29900	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 SW Active BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185		5	548	D	D	33150	1,5	131	4,9	129
Peugeot 308 SW Active Puretech 130 (2023)	Familiar	464	144	185		5	548	D	G	29000	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 SW Active Puretech 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185		5	548	D	G	30700	1,2	131	5,7	128
Peugeot 308 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185		5	548	D	D	35300	1,5	131	5	131
Peugeot 308 SW Allure Puretech 130 (2021)	Familiar	464	144	185		5	548	D	G	31150	1,2	131	5,7	128
Peugeot 308 SW Allure Puretech 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185		5	548	D	G	32850	1,2	131	5,8	131
Peugeot 308 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185		5	548	D	D	37900	1,5	131	5	132
Peugeot 308 SW GT Puretech 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185		5	548	D	G	35450	1,2	131	5,8	131
Peugeot 308 SW Style Puretech 130 (2023)	Familiar	464	144	185		5	548	D	G	29100	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 SW Style Puretech 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185		5	548	D	G	30800	1,2	131	5,7	128
Peugeot 408 Allure Pack PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	37000	1,2	131	6	135
Peugeot 408 Allure PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	35350	1,2	131	6	136
Peugeot 408 GT PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	39800	1,2	131	6	136
Peugeot 5008 Active Pack BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	41070	1,5	131	5,6	146
Peugeot 5008 Active Pack PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	37170	1,2	131	6,2	141
Peugeot 5008 Allure Pack BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	43970	1,5	131	5,6	146
Peugeot 5008 Allure Pack PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	40070	1,2	131	6,3	141
Peugeot 5008 GT BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	46320	1,5	131	5,6	147
Peugeot 5008 GT PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	42420	1,2	131	6,3	142
Peugeot 508 Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	44260	1,5	131	5	131
Peugeot 508 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	42110	1,2	131	5,8	131
Peugeot 508 GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	46510	1,5	131	5	131
Peugeot 508 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	44360	1,2	131	5,9	132
Peugeot 508 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	45460	1,5	131	5,2	135
Peugeot 508 SW Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	43310	1,2	131	6	136
Peugeot 508 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	47710	1,5	131	5,2	137
Peugeot 508 SW GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	45560	1,2	131	6,1	136
Porsche 718 Boxster (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	76434	2,0	299	9,4	212
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	107228	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	110941	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Boxster PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	79658	2,0	299	8,9	201

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante en la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Porsche 718 Boxster S (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	91258	2,5	349	10,1	229
Porsche 718 Boxster S PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	94482	2,5	349	9,6	218
Porsche 718 Boxster Style Edition (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	85817	2,0	299	9,5	214
Porsche 718 Boxster Style Edition PDK (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	89041	2,0	299	9	203
Porsche 718 Cayman (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	74126	2,0	299	9,3	212
Porsche 718 Cayman GT4 RS (2021)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	180080	4,0	500	13,2	299
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	104920	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	108633	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Cayman PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	77350	2,0	299	8,8	201
Porsche 718 Cayman S (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	88951	2,5	349	10	228
Porsche 718 Cayman S PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	92175	2,5	349	9,6	217
Porsche 718 Cayman Style Edition (2022)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	83509	2,0	299	9,4	213
Porsche 718 Cayman Style Edition PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	86733	2,0	299	8,9	202
Porsche 718 Spyder RS (2023)	Descapotable	442	125	180	1485	2	150	T	G	180080	4,0	500	13	294
Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	166489	3,0	385	10,4	237
Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	204690	3,0	480	10,7	244
Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet PDK (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	204690	3,0	480	11	249
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	235
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	242
Porsche 911 Carrera Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	157529	3,0	385	10,4	236
Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	195730	3,0	480	10,5	239
Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet PDK (2021)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	195730	3,0	480	10,9	248
Porsche 911 Carrera S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,3	233
Porsche 911 Carrera S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,6	241
Porsche 911 Turbo Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	261867	3,7	581	12,1	275
Porsche 911 Turbo S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	299058	3,7	650	12,1	275
Porsche 911 Carrera 4 Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	150199	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera 4 GTS Coupé (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	188400	3,0	480	10,6	240
Porsche 911 Carrera 4 GTS Coupé PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	188400	3,0	480	10,8	245
Porsche 911 Carrera 4S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,2	231
Porsche 911 Carrera 4S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,5	239
Porsche 911 Carrera Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	141239	3,0	385	10,3	233
Porsche 911 Carrera GTS Coupé (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	179440	3,0	480	10,4	236
Porsche 911 Carrera GTS Coupé PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	179440	3,0	480	10,7	244
Porsche 911 Carrera S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,1	229
Porsche 911 Carrera S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,5	238
Porsche 911 Carrera T (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera T PDK (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	233
Porsche 911 GT3 (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	12,9	293
Porsche 911 GT3 PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	13	294
Porsche 911 GT3 RS (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	285841	4,0	525	13,4	305
Porsche 911 S/T (2023)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	349225	4,0	525	13,8	313
Porsche 911 Turbo Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	246392	3,7	581	12	271
Porsche 911 Turbo S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	283582	3,7	650	12	271
Porsche 911 Dakar (2022)	Todoterreno	453	134	186	1680	2	132	4x4	G	256042	3,0	480	11,3	256
Porsche 911 Targa 4 GTS (2021)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	204690	3,0	480	10,8	245
Porsche 911 Targa 4 GTS PDK (2021)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	204690	3,0	480	11	250
Porsche 911 Targa 4 PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	166489	3,0	385	10,5	238
Porsche 911 Targa 4S (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	236
Porsche 911 Targa 4S PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	243
Porsche Cayenne Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	112733	3,0	354	10,9	247
Porsche Cayenne S Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	136124	4,0	475	12,5	284
Porsche Cayenne (2023)	Todoterreno	493	168	198	2130	5	621	4x4	G	108619	3,0	354	10,8	246
Porsche Cayenne S (2023)	Todoterreno	493	168	198	2130	5	621	4x4	G	130800	4,0	475	12,4	282
Porsche Macan (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	79693	2,0	265	10,1	228
Porsche Macan GTS (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	112272	2,9	441	11,3	255
Porsche Macan S (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	93313	2,9	381	11,1	251
Porsche Macan T (2022)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	85411	2,0	265	10,1	229
Porsche Panamera (2020)	Turismo	505	142	194	1935	5	403	4x4	G	113603	2,9	330	10,2	232
Porsche Panamera 4 (2020)	Turismo	505	142	194	1935	5	403	4x4	G	118218	2,9	330	10,4	235
Porsche Panamera 4 Platinum Edition (2021)	Turismo	505	142	194	1935	5	403	4x4	G	132863	2,9	330	10,7	243
Porsche Panamera 4S (2020)	Turismo	505	142	194	1935	5	403	4x4	G	142822	2,9	441	10,3	234
Porsche Panamera GTS (2020)	Turismo	505	142	194	1935	5	403	4x4	G	168207	4,0	480	12,1	275
Porsche Panamera Turbo S (2020)	Turismo	505	142	194	1935	5	403	4x4	G	221855	4,0	630	12,8	290
Porsche Panamera 4 Executive (2020)	Turismo	520	143	194	2080	5	403	4x4	G	129214	2,9	330	10,6	239
Porsche Panamera 4S Executive (2020)	Turismo	520	143	194	2080	5	403	4x4	G	158569	2,9	441	10,5	238
Porsche Panamera Turbo S Executive (2020)	Turismo	520	143	194	2080	5	403	4x4	G	237195	4,0	630	12,9	293
Porsche Panamera 4 Sport Turismo (2020)	Familiar	505	142	194	2005	5	418	4x4	G	121476	2,9	330	10,6	241
Porsche Panamera 4 Sport Turismo Platinum Edition (2021)	Familiar	505	142	194	2005	5	418	4x4	G	136051	2,9	330	10,9	247
Porsche Panamera 4S Sport Turismo (2020)	Familiar	505	142	194	2005	5	418	4x4	G	146800	2,9	441	10,7	242
Porsche Panamera GTS Sport Turismo (2020)	Familiar	505	142	194	2005	5	418	4x4	G	171465	4,0	480	12,4	280
Porsche Panamera Turbo S Sport Turismo (2020)	Familiar	505	142	194	2005	5	418	4x4	G	226565	4,0	630	13	295
Renault Captur Equilibre TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	22650	1,0	91	5,7	130
Renault Captur Evolution TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	23350	1,0	91	5,7	130
Renault Captur Techno TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Todoterreno	423	158	180	1257	5	265	D	G	25710	1,0	91	5,8	131
Renault Clio esprit Alpine TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	21990	1,0	91	5,3	119
Renault Clio evolution dCi 100 (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	D	21290	1,5	101	4,1	108
Renault Clio evolution TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	16990	1,0	91	5,2	118
Renault Clio techno TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	19990	1,0	91	5,2	118
Renault Koleos Equilibre Blue dCi 135 kW (185 CV) X-Tronic 4x2 (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	D	41570	2,0	184	6,2	162
Renault Koleos Equilibre TCe GPF 118 kW (160 CV) EDC 4x2 (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	G	38210	1,3	160	6,7	151
Renault Koleos Initiale Paris Blue dCi 135 kW (185 CV) X-Tronic 4x2 (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	D	49050	2,0	184	6,2	164
Renault Koleos Initiale Paris Blue dCi 135 kW (185 CV) X-Tronic 4x4 (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	D	53450	2,0	184	6,7	177
Renault Koleos Initiale Paris TCe GPF 118 kW (160 CV) EDC (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	G	45560	1,3	160	6,8	153
Renault Koleos Techno Blue dCi 135 kW (185 CV) X-Tronic 4x2 (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	D	44170	2,0	184	6,2	163
Renault Koleos Techno Blue dCi 135 kW (185 CV) X-Tronic 4x4 (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	D	49410	2,0	184	6,7	175
Renault Koleos Techno TCe GPF 118 kW (160 CV) EDC 4x2 (2022)	Todoterreno	467	167	184	1600	5	493	4x4	G	40810	1,3	160	6,7	151

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Renault Mégane Berlina Equilibre Blue dCi 85 kW (115 CV) (2022)	Turismo	436	145	181	1306	5	261	D	D	30170	1,5	116	4,5	117
Renault Mégane Berlina Techno Blue dCi 85 kW (115 CV) EDC (2022)	Turismo	436	145	181	1306	5	261	D	D	35170	1,5	116	4,6	120
Renault Mégane Berlina Techno Fast Track TCe 103 kW (140 CV) GPF (2022)	Turismo	436	145	181	1306	5	261	D	G	31914	1,3	140	5,7	130
Renault Mégane Berlina Techno TCe 103 kW (140 CV) EDC GPF (2022)	Turismo	436	145	181	1306	5	261	D	G	33700	1,3	140	5,9	133
Renault Mégane R.S. Ultime TCe 221 kW (300 CV) EDC (2023)	Turismo	436	145	181	1306	5	261	D	G	55280	1,8	300	8,5	191
Renault Mégane Sport Tourer Equilibre Blue dCi 85 kW (115 CV) (2022)	Familiar	463	145	181	1378	5	389	D	D	31050	1,5	116	4,5	118
Renault Mégane Sport Tourer Techno TCe 103 kW (140 CV) EDC GPF (2022)	Familiar	463	145	181	1378	5	389	D	G	34600	1,3	140	6	135
SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Reference (2021)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	22290	1,0	95	5,4	123
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG FR (2021)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	29760	1,0	110	5,9	135
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Style (2021)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	26470	1,0	110	5,8	134
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG X-Perience (2021)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	29020	1,0	110	5,9	134
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) FR (2022)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	27010	1,0	110	5,2	120
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Style (2021)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	23970	1,0	110	5,2	120
SEAT Arona 1.0 TSI 81 kW (110 CV) X-Perience (2022)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	26040	1,0	110	5,2	120
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Todoterreno	414	155	178	1185	5	400	D	G	31450	1,5	150	5,7	129
SEAT Ateca 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Reference (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	28570	1,0	110	6	137
SEAT Ateca 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	32040	1,0	110	6	138
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	36780	1,5	150	6,3	144
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	38880	1,5	150	6,6	151
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	34230	1,5	150	6,2	142
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	G	36310	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 4Drive X-Perience (2022)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	44070	2,0	150	5,9	155
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	40360	2,0	150	5	134
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	42320	2,0	150	5,3	140
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	37830	2,0	150	4,9	131
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	39740	2,0	150	5,1	136
SEAT Ateca 2.0 TDI 85 kW (115 CV) Reference (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	32220	2,0	116	4,8	127
SEAT Ateca 2.0 TDI 85 kW (115 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1341	5	485	4x4	D	35490	2,0	116	4,8	128
SEAT Ibiza 1.0 MPI 59 kW (80CV) Reference (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	17650	1,0	80	5,2	119
SEAT Ibiza 1.0 MPI 59 kW (80CV) Style (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	19470	1,0	80	5,2	119
SEAT Ibiza 1.0 TSI 81 kW (110 CV) FR (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	23400	1,0	110	5	115
SEAT Ibiza 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Style (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	21450	1,0	110	5	116
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	28740	1,5	150	5,7	129
SEAT Leon 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Style (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	26920	1,0	110	5,4	124
SEAT León 1.5 TSI 96 KW (130 CV) FR (2022)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	29450	1,5	131	5,6	127
SEAT León 1.5 TSI 96 KW (130 CV) Style (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27660	1,5	131	5,5	124
SEAT León 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG FR (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	35470	2,0	150	4,6	122
SEAT Leon 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG Style (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	32400	2,0	150	4,5	120
SEAT León 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) FR (2022)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	32920	2,0	150	4,4	116
SEAT Leon 2.0 TDI CR 85 KW (115 CV) Style (2020)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	29440	2,0	116	4,2	112
SEAT Leon Sportstourer 1.0 TSI 81 KW (110 CV) Style (2021)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	G	28320	1,0	110	5,5	125
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 96 KW (130 CV) FR (2022)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	G	30780	1,5	131	5,6	127
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 96 KW (130 CV) Style (2020)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	G	29060	1,5	131	5,5	125
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG FR (2020)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	D	36780	2,0	150	4,6	123
SEAT Leon Sportstourer 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) DSG Style (2020)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	D	33760	2,0	150	4,5	117
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI CR 110 KW (150 CV) FR (2022)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	D	34170	2,0	150	4,5	120
SEAT Leon Sportstourer 2.0 TDI CR 85 KW (115 CV) Style (2021)	Familiar	464	144	180	1332	5	470	D	D	30780	2,0	116	4,3	113
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	45910	1,5	150	7,3	159
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	46790	1,5	150	7,3	159
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	38960	1,5	150	6,6	150
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	39840	1,5	150	6,6	150
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	47910	2,0	150	5,5	145
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	48790	2,0	150	5,5	145
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	40960	2,0	150	5,3	141
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	41840	2,0	150	5,3	141
Skoda Fabia 1.0 MPI 59 kW (80 CV) Ambition (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	20345	1,0	80	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Ambition (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	21145	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Sport (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	22245	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Style (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	22245	1,0	95	5,2	118
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Ambition (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	21645	1,0	110	5,1	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Ambition (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	23045	1,0	110	5,6	127
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Monte Carlo (2022)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	25745	1,0	110	5,6	128
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Sport (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	24145	1,0	110	5,6	125
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Style (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	24145	1,0	110	5,6	128
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Monte Carlo (2022)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	24345	1,0	110	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Sport (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	22745	1,0	110	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Style (2021)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	22745	1,0	110	5,2	117
Skoda Fabia 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Ambition (2023)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	25045	1,5	150	5,5	124
Skoda Fabia 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Monte Carlo (2022)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	27745	1,5	150	5,5	125
Skoda Fabia 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Sport (2023)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	26145	1,5	150	5,5	124
Skoda Fabia 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Style (2022)	Turismo	411	146	178	1124	5	380	D	G	26145	1,5	150	5,5	124
Skoda Kamiq 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Ambition (2019)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	26195	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Ambition (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	26795	1,0	110	5,4	124
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Ambition DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	28595	1,0	110	5,9	133
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Monte Carlo DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	31795	1,0	110	6,1	137
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Scout (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	28395	1,0	110	5,4	123
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Scout DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	30195	1,0	110	5,8	133
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Sport (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	28395	1,0	110	5,7	129
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Sport DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	30195	1,0	110	6,1	138
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Style (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	28395	1,0	110	5,4	123
Skoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Style DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	30195	1,0	110	5,9	134
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Ambition (2021)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	28295	1,5	150	5,6	128
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Ambition DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	30095	1,5	150	6	136
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Monte Carlo (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	31495	1,5	150	5,8	133
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Monte Carlo DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	33295	1,5	150	6,2	140
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Scout (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	29895	1,5	150	5,6	127
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Scout DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	31695	1,5	150	6	136

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante en la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Sport (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	29895	1,5	150	5,9	133
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Sport DSG (2019)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	31695	1,5	150	6,2	141
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	29895	1,5	150	5,8	131
Skoda Kamiq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style DSG (2020)	Todoterreno	424	153	179	1214	5	400	D	G	31695	1,5	150	5,8	131
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	39005	1,5	150	6,2	141
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	44900	2,0	150	5,6	148
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	37000	2,0	116	4,8	125
Skoda Karoq Selection 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	32600	1,0	110	5,8	132
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	34995	1,5	150	6,1	140
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37005	1,5	150	6,2	141
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	42905	2,0	150	5,6	147
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	35005	2,0	116	4,8	125
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	38995	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	41000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	46905	2,0	150	5,7	150
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	39005	2,0	116	4,8	125
Skoda Karoq Sportline 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	46905	2,0	190	7,7	175
Skoda Kodiaq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Ambition (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	40460	1,5	150	6,9	156
Skoda Kodiaq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Ambition 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	41715	1,5	150	6,9	157
Skoda Kodiaq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Sportline (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	44865	1,5	150	7,1	162
Skoda Kodiaq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Sportline 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	45935	1,5	150	7,2	164
Skoda Kodiaq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Style (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	42960	1,5	150	6,9	157
Skoda Kodiaq 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Style 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	44215	1,5	150	7	159
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Ambition (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	42860	2,0	150	5,3	139
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Ambition 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	44115	2,0	150	5,4	141
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Sportline (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	46260	2,0	150	5,5	144
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Sportline 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	47330	2,0	150	5,6	146
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Style (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	45360	2,0	150	5,4	140
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x2 Style 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	46615	2,0	150	5,4	142
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 Ambition (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	46460	2,0	150	5,8	153
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 Ambition 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	47715	2,0	150	5,9	155
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 Sportline (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	49860	2,0	150	6,1	159
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 Sportline 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	50890	2,0	150	6,1	161
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 Style (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	48960	2,0	150	5,9	154
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 Style 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	50215	2,0	150	6	156
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 4x4 Sportline (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	53565	2,0	200	6,5	171
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 4x4 Sportline 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	54635	2,0	200	6,6	174
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 4x4 Style (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	52665	2,0	200	6,3	165
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 4x4 Style 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	D	53970	2,0	200	6,4	168
Skoda Kodiaq RS 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG 4x4 (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	55865	2,0	245	8,7	197
Skoda Kodiaq RS 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	470	168	188	1593	5	520	4x4	G	57170	2,0	245	8,7	198
Skoda Octavia Ambition Plus 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	D	35250	2,0	150	4,4	116
Skoda Octavia Ambition Plus 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	D	32050	2,0	116	4,2	109
Skoda Octavia RS Plus 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	G	42100	2,0	245	6,8	154
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	D	35250	2,0	150	4,4	116
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	469	146	183	1313	5	450	4x4	D	32050	2,0	116	4,2	109
Skoda Octavia Combi Ambition Plus 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	D	35950	2,0	150	4,5	119
Skoda Octavia Combi Ambition Plus 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	D	32750	2,0	116	4,3	113
Skoda Octavia Combi RS Plus 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	G	42800	2,0	245	6,9	156
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	D	35950	2,0	150	4,5	118
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2023)	Familiar	469	146	183	1313	5	490	4x4	D	32750	2,0	116	4,3	113
Skoda Scala 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Ambition (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	26225	1,0	110	5,2	119
Skoda Scala 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Ambition (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	29025	1,0	110	5,7	128
Skoda Scala 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Monte Carlo (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	31425	1,0	110	5,8	132
Skoda Scala 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG Sport (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	30625	1,0	110	5,6	128
Skoda Scala 1.0 TSI 81 kW (110 CV) Sport (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	28825	1,0	110	5,2	119
Skoda Scala 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Ambition (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	28325	1,5	150	5,6	127
Skoda Scala 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Ambition (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	30125	1,5	150	5,6	127
Skoda Scala 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Monte Carlo (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	32525	1,5	150	5,7	130
Skoda Scala 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Sport (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	31725	1,5	150	5,6	126
Skoda Scala 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Monte Carlo (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	30725	1,5	150	5,8	131
Skoda Scala 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Sport (2020)	Turismo	436	147	179	1192	5	467	D	G	29925	1,5	150	5,6	126
Skoda Superb Ambition 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2019)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	G	41055	1,5	150	6,2	141
Skoda Superb Ambition 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2020)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	D	43555	2,0	150	4,9	128
Skoda Superb Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2019)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	G	46055	1,5	150	6,5	147
Skoda Superb Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2020)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	D	48555	2,0	150	5,1	133
Skoda Superb Sportline 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG (2021)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	D	50855	2,0	200	5,4	141
Skoda Superb Sportline 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 4x4 (2021)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	D	51855	2,0	200	5,9	154
Skoda Superb Sportline 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG (2019)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	G	47255	2,0	190	6,8	153
Skoda Superb Sportline 2.0 TSI 206 kW (280 CV) DSG 4x4 (2021)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	G	53905	2,0	280	8,2	185
Skoda Superb Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2019)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	G	43055	1,5	150	6,2	141
Skoda Superb Style 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2020)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	D	45555	2,0	150	4,9	128
Skoda Superb Style 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG (2021)	Turismo	487	147	186	1455	5	485	4x4	D	47855	2,0	200	5,4	142
Skoda Superb Combi Ambition 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2019)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	G	42055	1,5	150	6,4	146
Skoda Superb Combi Ambition 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2020)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	D	44555	2,0	150	5	132
Skoda Superb Combi Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2019)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	G	47055	1,5	150	6,6	151
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2020)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	D	49555	2,0	150	5,2	135
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG (2021)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	D	51855	2,0	200	5,5	144
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 4x4 (2021)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	D	52855	2,0	200	6	157
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG (2019)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	G	48255	2,0	190	6,9	157
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TSI 206 kW (280 CV) DSG 4x4 (2021)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	G	54905	2,0	280	8,3	188
Skoda Superb Combi Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2019)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	G	44055	1,5	150	6,4	146
Skoda Superb Combi Style 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2020)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	D	46555	2,0	150	5	132
Skoda Superb Combi Style 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG (2021)	Familiar	486	148	186	1477	5	510	4x4	D	48855	2,0	200	5,6	146
SsangYong Korando G15T 4x2 Limited 109 kW (149 CV) (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	32500	1,5	148	7,6	174
SsangYong Korando G15T 4x2 Line 109 kW (149 CV) (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	25600	1,5	148	7,4	170

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

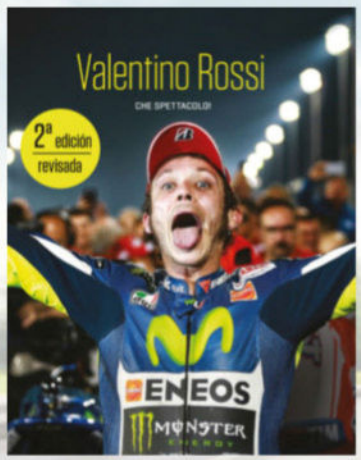
MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
SsangYong Korando G15T 4x2 Urban Plus 109 kW (149 CV) (2022)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	29000	1,5	148	7,6	174
SsangYong Korando G15T 4x2 Urban Plus 120 kW (163 CV) Auto. (2022)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	31200	1,5	163	7,9	182
SsangYong Korando G15T 4x4 Limited 120 kW (163 CV) Auto. (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	36400	1,5	163	8,6	197
SsangYong Rexton Limited D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	55000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Premium D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	48000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Pro D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	43400	2,2	202	7,7	203
SsangYong Tivoli G12T 4x2 Urban Plus (2021)	Todoterreno	423	161	181	1294	5	427	D	G	23700	1,2	128	7	158
SsangYong Tivoli G15T 4x2 Limited (2021)	Todoterreno	423	161	181	1294	5	427	D	G	27200	1,5	163	7	161
SsangYong Tivoli G15T 4x2 Line (2022)	Todoterreno	423	161	181	1294	5	427	D	G	20900	1,5	163	7	161
SsangYong Tivoli G15T 4x2 Urban Plus Aut. (2023)	Todoterreno	423	161	181	1294	5	427	D	G	25700	1,5	163	7,6	175
SsangYong Tivoli Grand G15T 4x2 Limited (2021)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	29360	1,5	163	7,2	163
SsangYong Tivoli Grand G15T 4x2 Urban Plus (2021)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	25900	1,5	163	7,2	163
SsangYong Tivoli Grand G15T 4x2 Urban Plus Aut. (2021)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	27400	1,5	163	7,8	175
SsangYong Torres G15T 4x2 Life (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	36500	1,5	163	7,9	181
SsangYong Torres G15T 4x2 Life AT (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	39000	1,5	163	8,5	194
SsangYong Torres G15T 4x2 Trend (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	34000	1,5	163	7,9	181
SsangYong Torres G15T 4x4 Adventure AT (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	43500	1,5	163	9,1	207
Subaru BRZ (2023)	Coupe	427	131	178	1364	2	237	T	G	39500	2,4	234	8,8	200
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Touring (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	45300	2,5	169	8,6	193
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Trek (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	39900	2,5	169	8,6	193
Subaru XV 1.6i Lineartronic Executive Plus (2021)	Todoterreno	449	160	180	1483	5	340	4x4	G	30950	1,6	114	8	180
Subaru XV 1.6i Lineartronic Sport (2021)	Todoterreno	449	160	180	1483	5	340	4x4	G	25850	1,6	114	8	180
Subaru XV 1.6i Lineartronic Sport Plus (2021)	Todoterreno	449	160	180	1483	5	340	4x4	G	27950	1,6	114	8	180
Toyota Aygo X Cross Chic (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20350	1,0	72	4,8	110
Toyota Aygo X Cross Chic S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	21850	1,0	72	5	113
Toyota Aygo X Cross Like (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	18600	1,0	72	4,9	110
Toyota Aygo X Cross Like S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20100	1,0	72	5,2	113
Toyota Aygo X Cross Play (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	17600	1,0	72	4,8	109
Toyota Aygo X Cross Play S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19100	1,0	72	5	113
Toyota Aygo X Cross Undercover S-CVT (2023)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	22700	1,0	72	5	114
Toyota GR86 RZ (2022)	Coupe	427	131	178	1339	2	226	T	G	36900	2,4	234	8,7	198
Toyota Land Cruiser 3p 2.8D 204 CV GX (2020)	Todoterreno	440	183	186	2030	3	381	4x4	D	54300	2,8	204	9,4	246
Toyota Land Cruiser 3p 2.8D 204 CV VX (2020)	Todoterreno	440	183	186	2030	3	381	4x4	D	57600	2,8	204	9,4	246
Toyota Land Cruiser 3p 2.8D 204 CV VX Auto (2021)	Todoterreno	440	183	186	2030	3	381	4x4	D	60500	2,8	204	9,3	244
Toyota Land Cruiser 3p 2.8D 204 CV VXL Auto (2021)	Todoterreno	440	183	186	2030	3	381	4x4	D	68900	2,8	204	9,2	242
Toyota Land Cruiser 5p 2.8D 204 CV GX (2021)	Todoterreno	484	185	186	2250	5	553	4x4	D	56400	2,8	204	9,6	252
Toyota Land Cruiser 5p 2.8D 204 CV GX 7 plazas (2021)	Todoterreno	484	185	186	2250	5	553	4x4	D	57950	2,8	204	9,7	254
Toyota Land Cruiser 5p 2.8D 204 CV Limited Auto (2021)	Todoterreno	484	185	186	2250	5	553	4x4	D	88700	2,8	204	9,6	251
Toyota Land Cruiser 5p 2.8D 204 CV VX (2021)	Todoterreno	484	185	186	2250	5	553	4x4	D	63600	2,8	204	9,7	254
Toyota Land Cruiser 5p 2.8D 204 CV VX Auto (2021)	Todoterreno	484	185	186	2250	5	553	4x4	D	66800	2,8	204	9,5	250
Toyota Land Cruiser 5p 2.8D 204 CV VXL Auto (2021)	Todoterreno	484	185	186	2250	5	553	4x4	D	78100	2,8	204	9,5	250
Toyota GR Supra 2.0 Turbo 190 kW (258 CV) A/T Pure + Touring Pack (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	64800	2,0	258	7,1	161
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Limited Edition (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	80050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Performance (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	77050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Yaris RZ (2020)	Turismo	400	146	181	1325	3	174	4x4	G	38250	1,6	261	8,2	186
Toyota Yaris 5p 125 S-Edition (2020)	Turismo	394	150	175	1085	5	270	D	G	22300	1,5	125	5	118
Volkswagen Arteon Elegance 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Turismo	487	145	187	1608	5	445	4x4	G	55635	1,5	150	6,5	148
Volkswagen Arteon Elegance 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Turismo	487	145	187	1608	5	445	4x4	D	56740	2,0	150	5	131
Volkswagen Arteon Elegance 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	487	145	187	1608	5	445	4x4	D	58670	2,0	150	5	132
Volkswagen Arteon R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	487	145	187	1608	5	445	4x4	G	76570	2,0	320	8,7	198
Volkswagen Arteon R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	487	145	187	1608	5	445	4x4	D	60480	2,0	150	5	132
Volkswagen Arteon R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	487	145	187	1608	5	445	4x4	D	66410	2,0	200	5,4	143
Volkswagen Arteon R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	487	145	187	1608	5	445	4x4	G	62450	2,0	190	7,1	162
Volkswagen Arteon Shooting Brake Elegance 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Familiar	487	145	187	1617	5	455	4x4	G	55775	1,5	150	6,6	150
Volkswagen Arteon Shooting Brake Elegance 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Familiar	487	145	187	1617	5	455	4x4	D	56955	2,0	150	5,1	133
Volkswagen Arteon Shooting Brake Elegance 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	487	145	187	1617	5	455	4x4	D	58820	2,0	150	5,1	133
Volkswagen Arteon Shooting Brake R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. (2021)	Familiar	487	145	187	1617	5	455	4x4	G	76805	2,0	320	8,8	200
Volkswagen Arteon Shooting Brake R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	487	145	187	1617	5	455	4x4	D	60620	2,0	150	5,1	133
Volkswagen Arteon Shooting Brake R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	487	145	187	1617	5	455	4x4	D	66550	2,0	200	5,5	145
Volkswagen Arteon Shooting Brake R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	487	145	187	1617	5	455	4x4	G	62670	2,0	190	7,2	164
Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI 180 kW (245 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	48920	2,0	245	7,1	162
Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	51150	2,0	245	7	160
Volkswagen Golf GTI Clubsport 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	53760	2,0	300	7,4	168
Volkswagen Golf Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	32385	1,0	110	5,4	122
Volkswagen Golf Life 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	33365	1,5	131	5,4	121
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2022)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	34740	2,0	116	4,2	110
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	36750	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	59450	2,0	320	7,9	178
Volkswagen Golf R 20 Aniversario 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2022)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	71885	2,0	333	8,1	182
Volkswagen Golf R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	38445	1,5	150	5,7	130
Volkswagen Golf R-Line 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	37450	1,5	131	5,5	125
Volkswagen Golf R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	44055	2,0	150	4,6	119
Volkswagen Golf Variant Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	33505	1,0	110	5,5	124
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	34500	1,5	131	5,4	123
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2022)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	35810	2,0	116	4,3	112
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2021)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	37805	2,0	116	4,5	119
Volkswagen Golf Variant R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2021)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	60425	2,0	320	8	180
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	39490	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	38500	1,5	131	5,6	127
Volkswagen Golf Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	45100	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TDI 147 kW (200 CV) 4Motion DSG 7 vel. (2020)	Familiar	478	153	185	1709	5	639	4x4	D	56565	2,0	200	5,8	152
Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TSI 206 kW (280 CV) 4Motion DSG 7 vel. (2021)	Familiar	478	153	185	1709	5	639	4x4	G	55970	2,0	280	8,3	189
Volkswagen Passat Variant Executive 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	G	45815	1,5	150	6,4	146
Volkswagen Passat Variant Executive 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2019)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	D	48575	2,0	150	4,9	127
Volkswagen Passat Variant Executive 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2019)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	D	51080	2,0	150	4,8	127
Volkswagen Passat Variant Executive 2.0 TDI 90 kW (122 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	D	46595	2,0	122	4,9	128
Volkswagen Passat Variant R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2019)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	G	46030	1,5	150	6,6	150

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante en la fecha de vigencia.

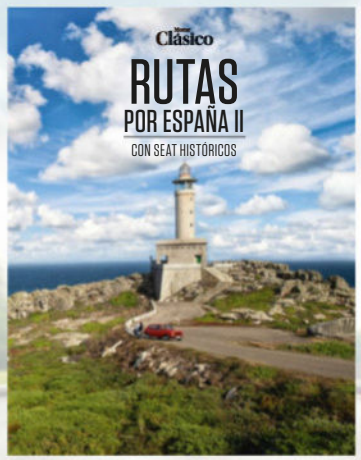
MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2019)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	D	53130	2,0	150	5	130
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	D	54165	2,0	200	5,4	141
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 7 vel. (2021)	Familiar	477	152	183	1465	5	483	D	G	48505	2,0	190	7,1	161
Volkswagen Polo GTI 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2022)	Turismo	407	143	175	1240	5	351	D	G	35955	2,0	207	6,5	146
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1240	5	351	D	G	24615	1,0	95	5,2	118
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	407	143	175	1240	5	351	D	G	27750	1,0	95	5,5	125
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1240	5	351	D	G	26105	1,0	95	5,2	119
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	407	143	175	1240	5	351	D	G	30095	1,0	110	5,6	128
Volkswagen T-Cross Advance 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2019)	Todoterreno	411	158	178	1245	5	385	D	G	26150	1,0	95	5,7	131
Volkswagen T-Cross Advance 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Todoterreno	411	158	178	1245	5	385	D	G	26785	1,0	110	5,8	131
Volkswagen T-Cross Advance 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG 7 vel. (2021)	Todoterreno	411	158	178	1245	5	385	D	G	28330	1,0	110	6,2	141
Volkswagen T-Cross Sport 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Todoterreno	411	158	178	1245	5	385	D	G	28825	1,0	110	5,8	131
Volkswagen T-Cross Sport 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG 7 vel. (2021)	Todoterreno	411	158	178	1245	5	385	D	G	30385	1,0	110	6,3	142
Volkswagen T-Cross Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	411	158	178	1245	5	385	D	G	31990	1,5	150	5,9	134
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	45090	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	46710	1,5	150	6,7	150
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2021)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	37045	1,0	110	6,3	142
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	39440	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1496	2	284	D	G	40870	1,5	150	6,4	145
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	28000	1,0	110	5,9	134
Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	32315	2,0	116	4,6	122
Volkswagen T-Roc Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	30860	1,0	110	6	135
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	32730	1,5	150	6	135
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	34215	1,5	150	6,1	138
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	37020	2,0	150	4,8	125
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	38515	2,0	150	4,9	127
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	35190	2,0	116	4,6	122
Volkswagen T-Roc R 2.0 TSI 221 kW (300 CV) 4MOTION DSG (2022)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	57045	2,0	300	8,5	194
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	36855	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	38350	1,5	150	6,4	144
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	41145	2,0	150	5	130
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	D	42640	2,0	150	5,1	133
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) 4MOTION DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1301	5	392	4x4	G	46445	2,0	190	7,8	177
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Todoterreno	427	152	176	1217	5	440	D	G	26475	1,0	95	5,5	123
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2022)	Todoterreno	427	152	176	1217	5	440	D	G	27305	1,0	110	5,4	123
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1217	5	440	D	G	28745	1,0	110	5,9	133
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2022)	Todoterreno	427	152	176	1217	5	440	D	G	30520	1,0	110	5,6	127
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1217	5	440	D	G	31975	1,0	110	6	136
Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1217	5	440	D	G	34160	1,5	150	5,9	133
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	41950	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	45635	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	49245	2,0	150	6,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	43660	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	46560	2,0	150	5,7	149
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	52875	1,5	150	7,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	57505	2,0	150	6,4	169
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	52785	2,0	150	5,9	155
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	62375	2,0	200	6,7	176
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	58615	2,0	190	8,5	193
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	39630	1,5	150	6,5	147
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	42395	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	38800	1,5	131	6,3	144
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	41355	2,0	150	5,2	136
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	44080	2,0	150	5,5	145
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 90 kW (122 CV) (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	40490	2,0	122	5,1	134
Volkswagen Tiguan R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) 4Motion DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	74140	2,0	320	9,5	215
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	50620	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	47510	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	50260	2,0	150	5,7	150
Volkswagen Tiguan Urban Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	40565	1,5	150	6,5	147
Volkswagen Tiguan Urban Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	43330	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Urban Sport 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	G	39730	1,5	131	6,4	144
Volkswagen Tiguan Urban Sport 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	42285	2,0	150	5,2	136
Volkswagen Tiguan Urban Sport 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	45020	2,0	150	5,6	145
Volkswagen Tiguan Urban Sport 2.0 TDI 90 kW (122 CV) (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	4x4	D	41415	2,0	122	5,1	134
Volkswagen Touareg Elegance 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	77020	3,0	231	8,2	214
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	84590	3,0	231	8,3	216
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 210 kW (286 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	90300	3,0	286	8,3	217
Volkswagen Touran Advance 1.5 TSI EVO 110 kW (150 CV) 5 plazas (2019)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	39655	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Touran Advance 1.5 TSI EVO 110 kW (150 CV) 7 plazas (2019)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	40455	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Touran Advance 1.5 TSI EVO 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2019)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	42165	1,5	150	6,7	150
Volkswagen Touran Advance 1.5 TSI EVO 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2019)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	42965	1,5	150	6,7	150
Volkswagen Touran Advance 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2023)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	46770	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Touran Advance 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2023)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	47570	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Touran Advance 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2021)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	41525	2,0	122	5,1	135
Volkswagen Touran Advance 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2021)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	42325	2,0	122	5,1	135
Volkswagen Touran Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2019)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	46000	1,5	150	6,6	150
Volkswagen Touran Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2019)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	46800	1,5	150	6,6	150
Volkswagen Touran Sport 1.5 TSI EVO 110 kW (150 CV) 5 plazas (2020)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	43330	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran Sport 1.5 TSI EVO 110 kW (150 CV) 7 plazas (2020)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	44130	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran Sport 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2023)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	50810	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Touran Sport 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2023)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	51610	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Touran Sport 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2021)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	43645	2,0	122	5,1	134
Volkswagen Touran Sport 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2021)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	44440	2,0	122	5,1	134
Volvo XC40 T2 Core Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	43480	1,5	129	7,4	166
Volvo XC40 T2 Essential Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	39100	1,5	129	7,3	164
Volvo XC40 T2 Plus Automático (2022)	Todoterreno	443	165	186	1629	5	452	T	G	46749	1,5	129	7,4	167

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



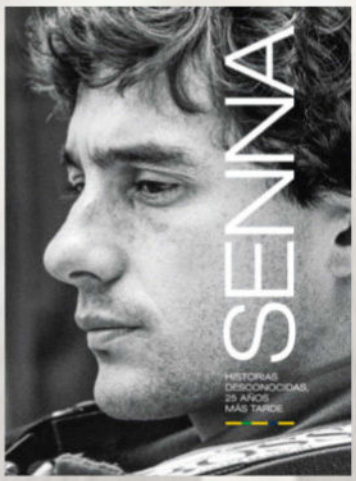
19,95 EUROS



18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS

25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

SUSCRÍBETE A

autopista

Suscripción
3 números de
Autopista

+

Libro “Forza
Ferrari 75
Aniversario”

25€

EDICIÓN LIMITADA

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es

suscripciones@slib.es

Búscala también en SportLife Ibérica Store

Disponible en el App Store

ANDROID APP EN Google play

Paga la mitad

Tu cuota al 50%

durante 6 meses con seguro y mantenimiento*

my Renting

Y si eres autónomo, consulta condiciones en tu concesionario.

*My Renting es una marca comercializada por Volkswagen Renting, S.A. (Av. de Bruselas 34, Alcobendas). Incluye todos los servicios en la Red Oficial Volkswagen de mantenimiento y desgaste, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en viaje durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Oferta válida hasta 31/12/2023. Consulta condiciones en Volkswagen.es